

KATHOLIEKE UNIVERSITEIT TE LEUVEN

FACULTEIT DER RECHTSGELEERDHEID

**DE HERVORMING VAN HET
VERKEERSONGEVALLENRECHT**

DEEL I

PROEFSCHRIFT

voorgedragen tot het behalen

van de graad van

Doctor in de Rechten

door

DRIES SIMOENS

LEUVEN, 1978

INHOUDSTAFEL

I

LIJST VAN DE AFKORTINGEN

XIX

DANKWOORD

XXV

VOORWOORD

1

1. Over het wordingsproces van de verhandeling 1
2. Over de titel van de verhandeling 4
3. Over de richting waarin de hervorming wordt gezien 6
4. Over de indeling van de verhandeling 8

EERSTE DEEL : MODELLEN VAN VERKEERSONGEVALLENRECHT

10

5. Algemene inleiding op het eerste deel 11

HOOFDSTUK I : HET (BELGISCH) MODEL VAN DE SUBJECTIEVE AANSPRAKELIJKHEID

13

6. Uitgangspunt en indeling van het hoofdstuk 14

§ 1. De instelling van de foutaansprakelijkheid

15

7. In het algemeen 15

A. Het element aansprakelijkheid

16

8. Essentie : verliesverschuiving langs het criterium
van de veroorzaking 16

9. De dubbele gerichtheid van de aansprakelijkheid 18

B. De fout als grondslag voor de aansprakelijkheid

19

10. Redenen van de keuze van de foutstandaard 19

11. De beide pijlers van de foutaansprakelijkheid : vrij-
heid en rechtvaardigheid 21

12. De foutaansprakelijkheid als ongevallenrecht in de
negentiende eeuw 23

13. De fout nochtans niet de enige grondslag ? 25

§ 2. Ontoereikendheid van de foutaansprakelijkheid in de geïndustrialiseerde samenleving. De ri- sicoleer

26

14. In het algemeen

A. De ontoereikendheid van de foutaansprakelijk- heid in de geïndustrialiseerde samenleving

27

15. Redenen van de ontoereikendheid 27

16. Van een actieve naar een passieve veiligheid 29

B. Correctie van de foutaansprakelijkheid door de risicoleer	30
17. De risicoleer : twee betekenissen	30
18. Voorbereiding van de risicoleer door de recht ^{spraak} bank	31
19. Formulering van de risicoleer door de rechtsleer	33
20. Wettelijke toepassingen van de risicoleer	34
21. Geen (wettelijke) toepassing van de risicoleer op verkeersongevallen	36
22. Mislukte pogingen tot toepassing van de risicoleer op verkeersongevallen : de periode 1906-1909	37
23. Mislukte pogingen tot toepassing van de risicoleer op verkeersongevallen : de periode 1932-1955	39
§ 3. <u>Twintigste eeuw : gewijzigde interpretatie ^{van} in de foutaansprakelijkheid ten gunste van de (verkeers-)slachtoffers</u>	41
24. Ontwikkeling van de "gemeenrechtelijke" aansprakelijkheid, niet uit wetswijzigingen af te lezen	41
25. Ten eerste : een schaalvergroting van de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid	42
26. Ten tweede : ondoorzichtigheid en onzekerheid van het aansprakelijkheidsrecht	44
27. Ten derde : objectivering, collectivisering, humanisering en socialisering van de aansprakelijkheid	45
A. Eerste beweging : streven naar een ruimere slachtofferbescherming	47
28. De aansprakelijkheid voor schade, toegebracht door een zaak	47
29. De leer van de uitslagverbintenissen	49
30. De uitholling van het foutbegrip	50
31. Het leerstuk van de "faits fautifs"	52
32. De stelling van Procureur-generaal LECLERC	54
B. Depersonalisatie van de vergoedingsplicht	57
33. Het toenemend bezwaar tegen het belasten van een individueel vermogen	57
34. Uitingen van depersonalisatie in het Burgerlijk Wetboek en in de risicoleer	59
35. Belangrijkste factor van de depersonalisatie : de aansprakelijkheidsverzekering	60

§ 4. <u>De verzekering van de verkeersschade en haar invloed op de verkeersaansprakelijkheid</u>	63
36. In het algemeen	
A. De onrechtstreekse verzekering van verkeersschade	64
37. Groei van de verzekeringsgedachte. Alleen aandacht voor de onrechtstreekse verzekering	64
38. De verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen : algemene gerichtheid op bescherming van de benadeelden	66
39. De verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen : ongevallenpreventie	68
40. Het Gemeenschappelijk Waarborgfonds	68
B. De rechtstreekse verzekering van verkeersschade	70
41. In het algemeen	70
42. De sociale verzekeringen : het niet-professioneel ongevalsrisico	71
43. Sociale verzekeringen : het professioneel ongevalsrisico	74
44. Private verzekeringen : algemene types	76
45. Private verzekeringen : specifieke voor verkeersschade ontworpen niet-verplichte rechtstreekse verzekeringen	77
C. Invloed van verzekering op aansprakelijkheid. Poging tot systematisatie : de theorieën over "assurance oblige"	79
46. Uitgangspunt	79
47. Richesse oblige	81
48. Assurance oblige	82
49. Assurabilité oblige	83
D. Het Belgisch verkeersschaderecht op de lijn van "faute oblige" naar "assurance oblige"	85
50. Twee gezichtshoeken mogelijk	85
51. Invloed van onrechtstreekse verzekering op aansprakelijkheid	86
52. Invloed van rechtstreekse verzekering op aansprakelijkheid	89

53. Voorlopig besluit over beïnvloeding van aansprakelijkheid door verzekering	95
HOOFDSTUK II : HET TRADITIONELE (WESTEUROPESE) MODEL VAN DE OBJECTIEVE AANSPRAKELIJKHEID	
54. In het algemeen. Indeling van het hoofdstuk	97
§ 1. <u>Objectivering van de verkeersaansprakelijkheid als klassieke oplossing</u>	98
55. Overzicht van de staten met een objectieve aansprakelijkheid	99
56. Frankrijk : de bijzondere interpretatie van artikel 1384 C. civ.	99
57. De Scandinavische landen : de risicoleer ook inzake verkeersongevallen theoretisch gefundeerd	101
§ 2. <u>Vergelijking van enkele stelsels van objectieve aansprakelijkheid. Evolutie naar verscherping van de aansprakelijkheid</u>	105
58. Algemeen : verschilpunten die wijzen op een evolutie naar verscherping van de aansprakelijkheid	107
59. Eerste illustratie : de aanduiding van de aansprakelijke	107
60. Tweede illustratie : de exonerationgronden	110
61. Derde illustratie : botsing tussen meerdere motorrijtuigen	112
62. Verdere gegevens over de Duitse en Nederlandse verkeersaansprakelijkheid	116
63. Tweede luik van de slachtofferbescherming : de verplichte aansprakelijkheidsverzekering	120
§ 3. <u>Een poging tot harmonisatie van de verkeersaansprakelijkheid binnen Europees verband : de Conventie van Straatsburg van 1973</u>	123
64. Documentatie	123
A. Totstandkoming en kansen van verwezenlijking	124
65. Totstandkoming	124
66. Verwezenlijkingsperspectieven	126
B. Analyse van de voorgestelde verkeersaansprakelijkheid	127

67. Aansprakelijkheidsgrond : objectieve aansprakelijkheid van de houder	127
68. Fout van het slachtoffer. Exoneratie. Gevallen van uitsluiting	131
69. Verzekering van verkeersschade	
70. Materies overgelaten aan de wetgevers van de verdragsluitende staten	133
§ 4. <u>Eindevaluatie : grenzen van de oplossing door objectivering</u>	135
71. Uitgangspunt van de aansprakelijkheidsformule laat deel van de verkeersschade ongedekt	135
 HOOFDSTUK III : HET (NOORDAMARIKAANS) MODEL VAN DE BASIC PROTECTION PLANS	 138
72. In het algemeen : indeling van het hoofdstuk	139
§ 1. <u>Aanleiding tot de no-fault verzekeringswetten</u>	141
A. Ontoereikende slachtofferbescherming onder het aansprakelijkheidsstelsel	141
73. Ontoereikendheid van de traditionele vergoedingsmechanismen. The Injury Industry	141
74. Eerste punt van kritiek : de zware kostenlast van het aansprakelijkheidsstelsel	142
75. Tweede punt van kritiek : de omslachtigheid van de procedures en de lange wachttijden	144
76. Derde punt van kritiek : het weren van elke vorm van strict liability	146
77. Vierde punt van kritiek : onvolgroeidheid van de aansprakelijkheids- en sociale verzekeringen	146
B. Mislukte pogingen tot hervorming	147
78. Een eerste hervormingsvoorstel : het "Columbia Plan" (1932)	147
79. 1950-1963 : heterogene voorstellen zonder succes	148
C. Invloed van buitenlandse voorbeelden	151
80. Een vroeg voorbeeld met grote aantrekkingskracht : Saskatchewan	151
81. Andere voorbeelden : British Columbia, Portorico, Polen	153

§ 2. <u>De definitieve doorbraak van de no-fault gedachte</u> : <u>het "Basic Protection Plan" van KEETON en</u> <u>O'CONNELL</u>	154
A. Het "Basic Protection Plan"	154
82. Inleiding	154
83. Hoofdpijnen van het Basic Protection Plan : een no-fault vergoeding...	156
84. ... doch slechts voor bepaalde schadebestanddelen...	158
85. ... met mogelijkheid tot aanvulling door een beroep op aansprakelijkheid	162
B. Enkele belangrijke tegenvoorstellen	164
86. Het voorstel van de American Insurance Association	164
87. De aanbevelingen van het Insurance Department van de staat New York	165
88. Vergelijking met het Basic Protection Plan van KEETON en O'CONNELL	166
C. Reacties op het Basic Protection Plan	166
89. Reacties vanwege de advocaten	166
90. Reacties vanwege de verzekeringsbranche	171
91. De no-fault gedachte in de publieke opinie	174
D. Het kostenaspect : weerslag op de verzeke- ringspremie	177
92. Geruststellende onderzoeken : geen kostenstijging in het vooruitzicht gesteld	177
§ 3. <u>Invoering en werking van de eerste no-fault</u> <u>verzekeringswetten</u>	180
A. De eerste no-fault verzekeringswet : Mas- sachusetts	180
93. Totstandkoming	180
94. Beschrijving van de wet : toepassingsgebied en uitsluitingsgronden	182
95. Beschrijving van de wet : aflijning van de ver- goedbare schade	183
96. Beschrijving van de wet : verband tussen no-fault en aansprakelijkheid	185
97. Beschrijving : zaakschade	187
98. Constitutionnalité van de wet	188

B. De no-fault verzekeringswetten in andere sta- ten	188
99. Overzicht aan de hand van de klassificatie van O'CON- NELL en HENDERSON : algemeen	188
100. De "Add-On Plans"	189
101. De "Modified Plans"	190
102. De "Pure No-Fault Plans"	191
C. Eerste ervaringen met de no-fault verzeke- ringswetten	192
103. Het onderzoek onder leiding van WIDISS	192
104. Het onderzoek van het Department of Transportation	196
§ 4. <u>Toekomstperspectieven en voorlopige evaluatie van de no-fault verzekeringswetten</u>	197
A. Poging tot harmonisatie van de wetten vol- gens een federaal model	
105. De nood aan harmonisatie	
106. Het uitwerken van een federaal model	198
B. Voorlopige evaluatie	201
107. "How faultless are the no-fault statutes ?"	201
108. Dient het grensbedrag afgeschaft ?	202
109. Besluit over het belang van de Amerikaanse no- fault wetten in rechtsvergelijkend perspectief	205
HOOFDSTUK IV : HET MODEL VAN DE EXCLUSIEVE NO-FAULT VERKEERSVERZEKERING	207
110. In het algemeen. Indeling van het hoofdstuk	208
§ 1. <u>Het TUNC-project</u>	209
A. Totstandkoming en uitgangspunt	209
111. De aanleiding tot het Tunc-project : een gewoon ongeval, ongewoon bekeken	209
112. Het Tunc-project krijgt vaste vorm	213
113. Uitgangspunt : de individuele aansprakelijkheid niet langer houdbaar	214
B. Beschrijving	216
114. Verzekeringsplicht	216
115. Persoonsschade : toepassingsgebied en omvang van de verzekeringsprestaties	218

116. Persoonsschade : aanduiding van de vergoedingsplichtige verzekeraar	223
117. Zaakschade	224
118. Ongevallenpreventie. Uitsluitingsgronden	226
119. Invloed op de verzekeringspremie	228
C. Reacties en tegenvoorstellen	229
120. In het algemeen	229
121. Het tegenvoorstel van BEDOUR	231
122. Voorstellen vanwege de verzekeringsbranche en de advocatuur	236
123. De evolutie in de zeventiger jaren	237
§ 2. <u>Analoge voorstellen in Groot-Brittannië en Duitsland</u>	239
A. Groot-Brittannië	239
124. In het algemeen	239
125. Het ontwerp van ELLIOTT en STREET	240
126. Het ontwerp van de juristenvereniging Justice	242
B. Duitsland	242
127. In het algemeen	242
128. Het ontwerp van Von HIPPEL	243
129. Het ontwerp van GÜLLEMAN	244
§ 3. <u>De Zweedse verkeersongevallenwet van 1976</u>	245
130. Situering en totstandkoming	245
131. Aansprakelijkheids- en verzekeringselementen versmolten in één stelsel	248
132. Persoonsschade : vergoedingsgrondslag, uitsluitingsgronden en aanduiding van vergoedingsplichtige	248
133. Zaakschade : vergoedingsgrondslag, uitsluitingsgronden en aanduiding van de vergoedingsplichtige verzekeraar	251
134. Verhaalsmogelijkheid tussen verkeersverzekeraars	252
135. Omvang van de verzekeringsprestaties. Verband met de sociale verzekeringen	254
136. De toestand van de schuldige schadeverwekker	255
137. Besluit : een verkeersverzekering met een zeer hybride karakter	257

§ 4. <u>Het wetsontwerp tot hervorming van de verkeerverzekering in Québec</u>	258
138. In het algemeen	258
139. Vergoedingsgrondslag. Het belangrijk onderscheid : persoonsschade en zaakschade	259
140. Verzekeringsprestaties bij persoonsschade	260
141. Administratieve organisatie	262
§ 5. <u>De Israëliische verkeersongevallenwet van 1976</u>	264
142. Totstandkoming	264
143. Beschrijving van de verkeersongevallenwet van 1976	266
144. Voorlopige evaluatie van de nieuwe verkeersongevallenwet	268
 HOOFDSTUK V : HET (NIEUWZEELANDS) MODEL VAN EEN ALGEMENE VOLKSVERZEKERING TEGEN ONGEVALLENSCHADE	 270
145. In het algemeen. Indeling van het hoofdstuk	271
§ 1. <u>De leidende gedachte : gelijkbehandeling van alle slachtoffers door veralgemening van de sociale verzekeringen</u>	271
A. Groei van de gedachte aan een eenheidsstelsel in de Skandinavische landen	271
146. Eerste stap : ^{de} beïnvloeding van aansprakelijkheid door private verzekeringen	272
147. Tweede stap : de beïnvloeding van aansprakelijkheid door sociale verzekeringen	273
148. Het ontwerp van eenheidsstelsel voorgebracht op het negentiende Congres van de Skandinavische juristen	274
149. Verdere evolutie na het negentiende rechtscongres	278
B. Het "nieuw ongevallenrecht" van BLOEMBERGEN	279
150. Bezwaren tegen specifieke verkeersverzekeringen	279
151. Voorstel : overname van de vergoedende taak door sociale verzekeringen. Toepassing op verkeersongevallen	281
152. Onthaal van BLOEMBERGEN's "nieuw ongevallenrecht"	284
153. In de tussentijd toch een specifieke verkeersverzekering met aanvullend karakter ?	287

C. Andere gelijkaardige voorstellen. Het her- vormingsplan van SCHÄFER	289
154. Leidende beginselen van het SCHÄFER-voorstel	289
155. Concrete uitwerking van het Schäfer-voorstel	292
§ 2. <u>De Nieuwzeelandse Accident Compensation Act</u>	293
156. Belang van het Nieuwzeelandse voorbeeld	293
A. Totstandkoming van de Accident Compensa- tion Act	294
157. Overzicht van de voordien bestaande vergoedings- bronnen	294
158. Het verslag van de WOODHOUSE-commissie : uitgangs- punt	295
159. Het verslag van de Woodhouse-commissie : toepassings- gebied en voorgestelde prestaties	297
160. Het verslag van de Woodhouse-commissie : kosten, financiering, administratie en procedure	300
161. Onthaal van het verslag van de Woodhouse-commis- sie : "who really wants it ?"	301
162. Amendering van de oorspronkelijke voorstellen van de Woodhouse-commissie	303
163. Politieke aspecten van de debatten over het Wood- house-project. <u>Goedkeuring en inwerkingtreding</u>	305
B. Beschrijving van de Accident Compensation Act	308
164. Toepassingsgebied : drie stelsels naast elkaar	308
165. Het "Requiem for the common law in New Zealand" in- zake persoonsschade	311
166. Uitsluitingsgronden	312
167. Prestaties : preventie, revalidatie, kostendek- king	312
168. Prestaties : inkomensvervangende uitkeringen bij arbeidsongeschiktheid en overlijden	313
169. Prestaties : vergoeding voor extrapatrimoniale schade	315
170. Administratieve organisatie	316
171. Aanvraag van prestaties. Geschillenregeling	318
172. Financiering	319

C. Reacties op en eerste ervaringen met de Accident Compensation Act	320
173. Reacties vanwege de verzekeringsbranche	
174. Reacties vanwege de advocaten	322
175. Reacties vanwege de vakorganisaties	
176. Reacties vanwege de vereniging van automobilisten	324
177. Weerklank bij de Nieuwzeelandse bevolking	
178. Eerste ervaringen met de ongevallenwet	325
§ 3. <u>Aantrekkelijkheid van het Nieuwzeelandse voorbeeld</u>	328
179. Australië : wetsvoorstel tot invoering van een eenheidsstelsel	328
180. Groot-Brittannië : de aanbevelingen van de Pear- son-commissie in de richting van een eenheidsstel- sel ?	
<u>TWEEDE DEEL : BASISOPTIES VOOR EEN NIEUW VERKEERSON- GEVALLENRECHT</u>	335
181. Algemene inleiding	336
HOOFDSTUK VI : KRITIEK VAN HET FOUTCRITERIUM EN VAN DE AANSPRAKELIJKHEID IN HUN TOEPASSING OP HET VERKEER	339
182. In het algemeen. Indeling van het hoofdstuk	339
§ 1. <u>De waarde van het foutcriterium in het ver- keer</u>	342
183. Terugblik : verfijning of uitholling van het foutbegrip	342
184. De verwijtbaarheid en de vermijdbaarheid van ver- keersfouten	343
185. Het onderscheid tussen fouten en vergissingen. De vraag naar de benedengrens van de schuld	346
§ 2. <u>Toetsing van de aansprakelijkheid op haar pre- ventieve werking</u>	350
186. Het traditionele argument van de preventieve wer- king van de aansprakelijkheid	350
A. Situering van de preventie door foutbe- straffing. Criminologische gegevens	352

187. In het algemeen	352
188. Het belang van de menselijke factor in de veroorzaking van een verkeersongeval	352
189. Het belang van de menselijke factor in de veroorzaking van een ongeval : het juiste standpunt	358
190. Het inwerken op de menselijke factor : meerdere prikkels tot voorzichtigheid	359
191. Het inwerken op de menselijke factor : enkele criminologische gegevens over preventie door foutbestrafing	360
B. Doeltreffendheid van de burgerlijke straf	364
192. De burgerlijke aansprakelijkheid minder soepel dan de strafrechtelijke aansprakelijkheid	364
193. Toepassing van de criminologische bevindingen op de burgerlijke straf	365
194. Afzwakking van de preventieve werking door de aansprakelijkheidsverzekering	368
§ 3. <u>Toetsing van de aansprakelijkheid op haar vergoedende werking</u>	371
195. Twee reeksen van begrenzingen. Algemene bemerkingen	371
A. Kwantitatieve begrenzingen	373
196. De kwantitatieve beperking is eigen aan het uitgangspunt van elke aansprakelijkheid	373
197. Het volume van de ongedekte verkeersschade en belang van andere vergoedingsbronnen : enkele cijfergegevens	374
198. Bewijsmoeilijkheden en onzekerheid van het aansprakelijkheidsoordeel	379
B. Kwalitatieve tekortkomingen	381
199. De kwalitatieve tekortkomingen houden verband met de antagonistische en conflictueuse structuur van de aansprakelijkheid	381
200. De hoge beheers- en werkingskosten van een aansprakelijkheidsstelsel	382
201. De hoge psychologische kosten van een aansprakelijkheidsstelsel	383
202. Overbelasting van de rechtbanken. Lange wachttijden. Geringe bijdrage tot de revalidatie	385
§ 4. <u>Eindevaluatie</u>	388
203. Samenvatting van het hoofdstuk	388
204. Het argument van het rechtsbewustzijn	389

HOOFDSTUK VII : EXPLICITATIE VAN DE NO-FAULT EN FIRST-PARTY VERZEKERINGSBEGINSELEN	392
205. Algemeen. Indeling van het hoofdstuk	392
§ 1. <u>Verwezenlijking van het gelijkheidsbegin- sel. Het toepassingsgebied van de ver- keersverzekering</u>	395
206. Situering en indeling van de paragraaf	395
A. De eis van gelijkbehandeling van gelijke noden	395
207. Twee uitgangspunten voor een lotsverbetering van de verkeersslachtoffers	395
208. De gelijkheidseis als theoretische fundering voor een eenheidsstelsel	397
B. Het traditioneel argument van de niet- haalbaarheid van een eenheidsstelsel	400
209. Ontwerpen van eenheidsstelsels niet in wetten omgezet	400
210. De grenzen van de gelijkheidseis. Situering van het Nieuwzeelands voorbeeld en gelijkaardige voorstel- len	402
C. Oplossing : de verkeersverzekering als stap in de richting van een eenheidsstel- sel	407
211. Meerdere niveaus in een ongevalrecht	407
212. Enerzijds: gelijkheid tussen slachtoffers van per- soonsschade op het niveau van een basisbescherming	408
213. Anderzijds : gelijkbehandeling van verkeersslacht- offers in afwachting van gelijkbehandeling in een bredere kring	410
214. Besluit. WEYERS over de noodzaak van een speci- fieke verkeersverzekering in een sociale zeker- heidsperspectief	412
§ 2. <u>Kostenallocatie. De financiering van een ver- keersverzekering</u>	414
215. Situering en indeling van de paragraaf	414
A. Van schadespreiding naar kostenallocatie	416

216. Uitgangspunt : de doelstellingen van een ongeval- lenrecht	416
217. De schadespreiding verfijnd tot kostenallocatie	418
B. Kostenallocatie en ongevallenpreventie	421
218. Twee wegen voor een preventiebeleid	421
219. General deterrence of preventie via het marktme- chanisme	423
220. Specific deterrence of preventie door overheids- beslissingen	427
221. Combinatie van general en specific deterrence	427
222. De cruciale vraag : what is the cost of what ?	429
C. Samenvatting, evaluatie en toepassing van de leer over kostenallocatie	432
223. Afwijzing van een stelsel naar het sociaal ze- kerheidsmodel en naar het model van de individuele aansprakelijkheid	432
224. De grondslagen van de kostenallocatieleer kritisch geëvalueerd	435
225. Toepassing op de financiering van verkeersverzeke- ringen : should motoring pay its way ? Bevesti- gend antwoord	438
226. Toepassing op de financiering van verkeersverze- keringen : should motoring pay its way ? Ontken- nend antwoord	439
227. Toepassing op de financiering van verkeersverzeke- ringen : het juiste standpunt	441
§ 3. <u>Schadespreiding. Organisatie van een recht- streekse verzekering</u>	444
228. Situering en indeling van de paragraaf	444
A. Implicaties van de overgang van een onrecht- streeks naar een rechtstreeks verzekeringsver- band	446
229. Ten eerste : de kring van de aanspraakgerechtigden kan worden gesloten	446
230. Ten tweede : het stelsel functioneert tegen lagere tertiary costs	449

231. Ten derde : de grotere soepelheid van een rechtstreeks verzekeringsverband	451
B. Vormgeving van het rechtstreeks verzekeringsverband	453
232. Het traditioneel organisatiemodel van een rechtstreekse verkeersverzekering	453
233. Gradaties in het rechtstreeks verzekeringsverband. Insurer-related en insurer-unrelated type	455
§ 4. <u>Slachtofferbescherming. De omschrijving van de verzekeringsprestaties</u>	460
234. Situering en indeling van de paragraaf	460
A. Proeve tot systematisering van de opvattingen over de verzekeringsprestaties	461
235. Vaststelling : reductie van de vergoedingsaanspraken als tegengewicht voor de uitbreiding van het toepassingsgebied kreeg slechts weinig aandacht	461
236. Uitgangspunt voor systematisering : het onderscheid tussen herstel- en vergoedingsacties	463
237. Herstelacties : meestal onbeperkt	464
238. Vergoedingsacties : meestal wel beperkt. Twee uitersten : forfaitaire evaluatie en evaluatie in concreto	465
239. Vergoedingsacties. Forfaitaire evaluatie	466
240. Vergoedingsacties. Evaluatie in concreto, maar met twee reeksen temperingen	468
B. Voorafgaande vraag : verkeersverzekering exclusief of niet ?	471
241. Exclusief of subsidiair karakter van een verkeersverzekering	471
242. Aantrekkingskracht van verkeersverzekeringen met een subsidiair karakter	472
243. Voorbeelden van verkeersverzekeringen met een subsidiair karakter	473
244. Voorbeelden van verkeersverzekeringen met een (volledig of overwegend) exclusief karakter	475
245. Oplossing : verkeersverzekeringen met een subsidiair karakter onaanvaardbaar	476

C. Voorstel tot omschrijving van de verzeke- ringsprestaties	480
246. Uitgangspunten	480
247. De traditionele notie van de integraliteit van de schadeloosstelling, kritisch bekeken	483
248. Voorstel inzake herstelacties	486
249. Voorstel inzake vergoedingsacties : inkomensvervan- gende uitkeringen	488
250. Voorstel inzake vergoedingsacties : extrapatrimo- niale schade	492
251. Aanvaardbaarheid van de inperking van de verzeke- ringsprestaties	495
§ 5. <u>Verwezenlijking van het vrijheidsbeginsel.</u>	
<u>Bijzondere regeling voor zaakschade</u>	497
252. Situering en indeling van de paragraaf	497
253. Diversiteit van de oplossingen	498
254. Argumenten voor no-fault verzekering van zaakschade	501
255. Argumenten tegen no-fault verzekering van zaak- schade	502
256. Voorstel tot oplossing	505
§ 6. <u>Ongevallenpreventie</u>	511
257. Situering en indeling van de paragraaf	511
258. De ongevallenpreventie ook een zorg voor een ver- goedingsrecht ?	511
259. Tegenstelling foutaansprakelijkheid/no-fault verze- kering : de scherpe hoeken afgerond	515
260. Ten eerste : toepassing maken van de kostenalloca- tieleer	518
261. Ten tweede : zaak- en persoonsschade verschillend behandelen	520
262. Ten derde : realiseren van een draagplicht voor schuldige schadeverwekkers	521
263. Ten vierde : het verantwoordelijkheidsbesef aan- scherpen door vergissingen in aanmerking te nemen	524

DERDE DEEL : DE HERVORMING VAN HET VERKEERSONGEVALLEN-
RECHT IN BELGIE

528

HOOFDSTUK VIII : HERVORMINGSINITIATIEVEN IN BELGIE, BILAN
EN VOORSTELLEN VOOR DE TOEKOMST

264. Algemene inleiding op het derde deel	529
§ 1. <u>Overzicht van reeds genomen hervormingsini- tiatieven</u>	531
265. Terugblik. Vroege wetsvoorstellen en -ontwerpen zonder resultaat	531
266. Herontdekking van de verkeersongevallenproblema- tiek in België	532
267. Het voorstel van DALCQ	537
268. Het voorstel van FREDERICQ	540
269. Andere rechtslerige voorstellen	542
270. De werkzaamheden van de "Verkeersongevallencommis- sie"	543
271. Stellingnamen vanwege de verzekeringsbranche	545
↓ § 2. <u>Beleidslijnen voor een hervorming. Perspec- tieven en conclusies</u>	549
272. Wat onder "beleidslijnen" dient verstaan	549
273. Verwerping van een louter op het schuldbegrip ge- gronde aansprakelijkheid (eerste stelling)	551
274. Verwerping van elke aansprakelijkheidsformule (tweede stelling)	552
275. Voorstel tot invoering van een no-fault first-party verkeersverzekering. Algemeen	559
276. Voorstellen in verband met het toepassingsgebied	559
277. Voorstellen in verband met de omvang van de verzekeringsprestaties	562
278. Voorstellen in verband met de organisatie van een rechtstreeks verzekeringsverband; met de aanduiding van de vergoedingsplichtige verzekeraar	568
279. Voorstellen in verband met zaakschade	572
280. Voorstellen in verband met de ongevallenpreventie	575

281. Voorstellen in verband met de financiering	579
282. Samenvatting van de voorstellen	582
283. Een verkeersverzekering gezien in aansprakelijkheidsperspectief	582d
284. Vergelijking van onze voorstellen met het stelsel voorgestaan door de Conventie van Straatsburg 1973	582k
285. Vergelijking van onze voorstellen met bestaande verkeersongevallenwetten en vooral met de Zweedse verkeersongevallenwet van 1976	583
286. Verwezenlijgingskansen van het gedane voorstel	586

LIJST VAN DE AFKORTINGEN

A.A.I.A.	: Automobile Accident Insurance Act of Saskatchewan
A.B.A.J.	: American Bar Association Journal
A.C.A.	: Accident Compensation Act
A.C.C.	: Accident Compensation Commission
A.C.C. Report	: Report of the Accident Compensation Commission
Acc. An. Prev.	: Accident Analysis and Prevention
A.H.	: Arbeidshof
A.I.A.	: American Insurance Association
A.I.D.A.	: Association Internationale du Droit des Assurances
Albany L. Rev.	: Albany Law Review
Alberta L. Rev.	: Alberta Law Review
alg.	: algemeen
Am. J. Comp. L.	: American Journal Comparative Law
Ann. dr.	: Annales de droit
Ann. Fac. dr. Liège	: Annales de la Faculté de droit à Liège
A.R.	: Arbeidsrechtbank
A.R.P.W.V.	: Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer
Arr. H. v. Verb.	: Arresten van het Hof van Verbreking
art.	: artikel
Ass. Bar. C.N.Y.	: the Record of the Association of the Bar of the City of New York
Ass. déf. Europe	: l'Assurance-défense en Europe
B.A./De Verz.	: Bulletin des Assurance - De Verzekerin
B.C. Ind. Com. L. Rev.	: Boston College Industrial and Commercial Law Review
BGB	: Bürgerliches Gesetzbuch (Duitsland)
B.J.	: Belgique judiciaire
Bost. Un. L. Rev.	: Boston University Law Review
B.P.	: Basic Protection
B.T.S.Z.	: Belgisch Tijdschrift voor Sociale Zekerheid
buit. zitt.	: buitengewone zitting
Bull. cass.	: Bulletin de Cassation civile

Bull. Soc. Etud. Légis.	: Bulletin de la Société d'Etudes Législatives
B.V.V.O.	: Beroepsvereniging der Belgische en buitenlandse Verzekeringsondernemingen werkzaam in België
B.W.	: Burgerlijk Wetboek (België)
Cal. L. Rev.	: California Law Review
Can. Bar Rev.	: Canadian Bar Review
Cass.	: Hof van Cassatie (België)
Cass. fr.	: Cour de Cassation (Frankrijk)
Cath. Un. L. Rev.	: Catholic University Law Review
C. civ.	: Code civil (Frankrijk)
C.E.A.	: Comité Européen des Assurances
Centre ét. probl. soc. autom.	: Centre d'études des problèmes sociaux créés par l'automobile
Chang. Times	: Changing Times, The Kiplinger Magazine
Chr.	: Chronique
C.L.J.	: Commercial Law Journal
coll.	: colloquium
Col. L. Rev :	: Columbia Law Review
comm.	: commentaar
Crim. L. Rev.	: Criminal Law Review
Curr. Leg. Dev.	: Current Legal Developments
D.	: Recueil Dalloz
D.A.	: Recueil Dalloz analytique
Decr.	: Décret
Def. L.J.	: Defense Law Journal
D.H.	: Recueil Dalloz hebdomadaire
D.O.T.	: Department of Transportation of the United States of America
D.P.	: Recueil Dalloz périodique
Dr. eur. transp.	: Droit européen des transports
Dr. soc.	: Droit social
D.S.	: Recueil Dalloz - Sérey
Ec. Bull.	: Canterbury Chamber of Commerce Economic Bulletin
For.	: the Forum
Gaz. Pal.	: Gazette du Palais

gecit.	: geciteerd
Ga. L. Rev.	: Georgia Law Review
gest.	: gestencilde uitgave
Harv. L. Rev.	: Harvard Law Review
H.N.J.V.	: Handelingen van de Nederlandse Juristen-Vereniging
H.R.	: Hoge Raad
H.W.	: Wetboek van Koophandel (Handelswetboek)
I.C.L.Q.	: International and Comparative Law Quaterly
Ill. B.J.	: Illinois Bar Journal
Ill. L.F.	: Illinois Law Forum
I.N.C.L.Brief	: The Section of Insurance, Negligence and Comparative Law Brief
Ind. Ag.	: Independent Agent
Ind. L.J.	: Indiana Law Journal
Inf. R.I.Z.I.V.	: Informatie blad Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering
Ins. L.J.	: Insurance Law Journal
Int. Enc. Comp. L.	: International Encyclopedia of Comparative Law
inz.	: inzonderheid
Iowa L. Rev.	: Iowa Law Review
Isr. L. Rev.	: Israel Law Review
J.C.P.	: Juris-classeur périodique
Journ. Ins.	: Journal of Insurance
jrg.	: jaargang
J.T.	: Journal des Tribunaux
J.T.T.	: Journal des Tribunaux du Travail
Jur. Liège	: Jurisprudence de la Cour d'Appel de Liège
jur. ref.	: jurisprudentiële referenties
Jura F.	: Jura Falconis
JuS	: Juristische Schulung
JW	: Juristische Wochenschrift
JZ	: Juristenzeitung
Kfz.	: Kraftfahrzeug
La. L. Rev.	: Louisiana Law Review
Law Cont. Probl.	: Law and Contemporary Problems

losbl.	: losbladig
L.Q.R.	: the Law Quaterly Review
Mass.	: Massachusetts
Mich. L. Rev.	: Michigan Law Review
Minn. L. Rev.	: Minnessota Law Review
Miss. L. J.	: Mississippi Law Journal
Mod. L. Rev.	: Modern Law Review
Nd. B.W.	: Burgerlijk Wetboek (Nederland)
Nd. Staatsbl.	: Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden
N.J.	: Nederlandse Jurisprudentie
N.J.B.	: Nederlands Juristenblad
NJW	: Neue Juristische Wochenschrift
Nord. Förs. Tidskr.	: Nordisk Försäkrings Tidskrift
Nov.	: les Nouvelles
Nw. Un. L. Rev.	: Northwestern University Law Review
N.Y. Times	: New York Times
N.Y. Un. L. Rev.	: New York University Law Review
N.Z.L.J.	: New Zealand Law Journal
N.Z. Un. L. Rev.	: New Zeland Universities Law Review
Oeff. Verw.	: die Oeffentliche Verwaltung
O.N.S.E.R.	: Organisation nationale pour la sécurité routière
Ontw.	: Ontwerp
opg.	: opgenomen
Oreg. L. Rev.	: Oregon Law Review
Parl. Besch.	: Parlementaire Bescheiden
Parl. Hand.	: Parlementaire Handelingen
Pas.	: Pasicrisie
Pasin.	: Pasinomie
Pflichtversg.	: Pflichtversicherungsgesetz (Duitsland)
RabelsZ	: Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht
R.C.J.B.	: Revue critique de jurisprudence belge
R.D.P.	: Revue de droit pénal et de criminologie
R.D.R.	: Règlement direct - directe regeling
repr.	: representatief

resp.	: respectievelijk
Rev. crit. lég.	: Revue critique de législation et de jurisprudence
Rev. dr. cont.	: Revue de droit contemporain
Rev. dr. int. et dr. comp.	: Revue de droit international et de droit comparé
Rev. hell. dr. int.	: Revue hellénique de droit international
Rev. Inst. Soc.	: Revue de l'Institut de Sociologie
Rev. int. dr. comp.	: Revue internationale de droit comparé
Rev. int. pol. crim.	: Revue internationale de police criminelle
Rev. jur. Congo	: Revue juridique du Congo
Rev. trim. de dr. civ.	: Revue trimestrielle de droit civil
R.G.A.R.	: Revue générale des assurances et des responsabilités
R.G.A.T.	: Revue générale des assurances terrestres
R.M.T.	: Rechtsgeleerd Magazijn Themis
R.T.	: Rechtskundig Tijdschrift
rvgl.	: rechtsvergelijkend
R.W.	: Rechtskundig Weekblad
S.	: Recueil Sirey
Sask.	: Saskatchewan
Scand. St. Law	: Scandinavian Studies in Law
s.d.	: sine dato
S.F.V.W.	: Studiefonds voor Veilig Wegverkeer
s.l.	: sine loco
S.M.A.	: Sociaal Maandblad Arbeid
S.M.I.G.	: Salaire minimal interprofessionnel garanti
So. Cal. L. Rev.	: Southern California Law Review
Staatsbl.	: Belgisch Staatsblad
StVG	: Strassenverkehrsgesetz (Duitsland)
S.W.O.V.	: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
Syr. L. Rev.	: Syracuse Law Review
Tasmania L. Rev.	: Tasmania Law Review
T.A.V.	: Technische aspecten der verkeersveiligheid

Tenn. L. Rev.	: Tennessee Law Review
T.P.R.	: Tijdschrift voor Privaatrecht
T.S.R.	: Tijdschrift voor Sociaal Recht
Tul. L. Rev.	: Tulane Law Review
UMVARA	: the Uniform Motor Vehicle Accident Reparations Act
Un. Chi. L. Rev.	: University of Chicago Law Review
Un. Detr. L.J.	: University of Detroit Law Journal
Un. Ill. L.F.	: University of Illinois Law Forum
Un. Pa. L. Rev.	: University of Pennsylvania Law Re- view
uitdr.	: uitdrukkelijk
U.S. Inv.	: United States Investor
Va. L. Rev.	: Virginia Law Review
VersR	: Versicherungsrecht
vert.	: vertaling
Verz. arch.	: Het Verzekerings-archief
Verz. W.	: de Verzekeringswereld
vol.	: volume
V.R.	: Verkeersrecht
VSSR	: Vierteljahres Schrift für Sozialrecht
W.A.O.	: Arbeidsongevallenwet van 10 april 1971
W.A.M.	: Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Nederland)
W.P.W.V.	: Wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd door K.B. van 16 maart 1968
W.V.A.M.	: Wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverze- kering inzake motorrijtuigen
W.V.W.	: Wegenverkeerswet (Nederland)
W.Z.I.V.	: Wet van 9 augustus 1963 tot instelling van een organisatie van een regeling voor verplichte ziekte- en invalidi- teitsverzekering
Yale L. Rev.	: Yale Law Review
ZHR	: Zeitschrift für das gesamte Handels- recht und Wirtschaftsrecht
zitt.	: zitting
z.p.	: zonder paginering
ZRP	: Zeitschrift für Rechtspolitik
ZVersWiss	: Zeitschrift für Versicherungswissen- schaft

D A N K W O O R D

Het is een passende traditie die we graag in ere houden dat op de eerste bladzijde van een proefschrift de promotor wordt bedankt. Meestal wordt de maat van de dank meer bepaald door het aantal regels dat eraan is besteed dan door de inhoud van de dankbetuiging zelf. Ook wij kunnen met recht en reden Prof. J. Van Langendonck danken voor zijn voortdurende belangstelling voor ons werk, voor de lange gesprekken over de oriëntatie ervan en voor de vele waardevolle suggesties wat de inhoud, indeling en vorm betreft. Toch zouden wij om twee redenen onze promotor in het bijzonder willen danken. Ten eerste omdat zonder hem dit proefschrift nooit tot stand zou zijn gekomen. Dit gezegde is in ons geval geen gemeenplaats maar is integendeel letterlijk op te nemen. Prof. J. Van Langendonck komt de verdienste toe ons in 1974 als voorwerp voor ons onderzoek de lotsverbetering van de verkeersslachtoffers te hebben gesuggereerd op een ogenblik en in een land waar voor de hervorming van het verkeersongevallenrecht geen belangstelling meer bestond, nadat deze in het midden van de zestiger jaren n.a.v. het Tunc-project heel even was opgeflakkerd. In 1974 leek het voor velen dat op dit domein niets meer te verbeteren viel. Voor onze promotor niet; voor hem, met zijn sociaal begaan zijn ook met het lot van verkeersslachtoffers en met zijn brede rechtsvergelijkende kijk, was het onderwerp niet definitief uit de actualiteit verdwenen, en de ontwikkelingen in het buitenland in de periode 1974-1978 hebben hem zeker in het gelijk gesteld. En ten tweede willen wij onze promotor danken om de grote vrijheid die hij ons heeft gelaten bij het uitvoeren van ons onderzoek en het uitstippelen van onze voorstellen. Een vrijheid, die hem niet garandeerde dat ons voorstel in dezelfde richting zou gaan als die waarin hij de oplossing zag. Maar een vrijheid ook, die het hoogste goed is dat een doctorandus van zijn promotor kan ontvangen.

Die vrijheid betekende in ons geval ook dat wij in de marge van onze verhandeling opzoekingen konden doen en publiceren over allerlei aspecten van de sociale zekerheid en over rechtstakken (aansprakelijkheid en verzekering) die met het behandelde onderwerp raakpunten vertoonden. Op die manier, en verder door deelname aan de talrijke groepsprojecten, colloquia en vervolmakingscyclussen ingericht door het Instituut voor Sociaal Recht werd ons de gelegenheid geboden onze blik te verruimen en ons de methodiek van het wetenschappelijk onderzoek in al haar aspecten eigen te maken.

Verder gaat onze dank naar de leden van de examencommissie, om de aandacht waarmee ze deze verhandeling hebben gelezen, om hun bezorgdheid voor de verbetering en aanvulling ervan, om hun waardevolle suggesties, om de korte maar zeer vruchtbare contacten die we met hen mochten hebben. Dat ze voor dit proefschrift belangstelling en tijd hebben gevonden midden hun reeds drukke beroepsbezigheden beschouwen als een grote eer. Om hun welwillende aandacht danken we dus zeer welgemeend de Professoren R.O. Dalcq, R. Dillemans, R. Kruithof, H. Vandenberghen en W. Van Gerven.

In onze dank aan het Nationaal Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek drukken we tegelijk de hoop uit, dat de hervormingen die we voorstellen, eens verwezenlijkt, de gemeenschappen goede zullen komen en dus de investering van de gemeenschap in ons onderzoek lonend zal zijn geweest.

Deze verhandeling is noodzakelijk beïnvloed door de ideeën die binnen het Instituut van Sociaal Recht leefden en is dus dank verschuldigd aan degenen die we als medewerkers kennen of hebben gekend en waarmee we soms terloops maar soms ook zeer diepgaand van gedachten hebben gewisseld. We vernoemen B. Wauters-Van Buggenhout, A. Dancot-Devriendt, J. De Cock (die in het bijzonder wordt bedankt voor de hulp bij het nalezen van het eindwerk) en R. Bollen als huidige collega's, P. Senaeve, G. Van Belle en P. Geerts als gewezen

medewerkers. De belangstelling binnen het Instituut was in de voorbije jaren vooral gericht op de fysiologische risico's, dus op de schade aan de mens. Onze verhandeling draagt daarvan de sporen, en wil ondermeer de ideeën concretiseren die daarover door Prof. J. Van Steenberge en Prof. J. Vlaene in hun beide proefschriften maar ook in uiterst waardevolle gesprekken werden uiteengezet.

Deze verhandeling is ook gesteund op de wijsheid, de ervaring maar ook en vooral de bereidwilligheid van vele prominente figuren uit binnen- en buitenland, die wij hieronder in dankbaarheid opsommen op gevaar af er enkelen te vergeten. Ze hebben ons geholpen door vruchtbare gesprekken, door met ons over het onderwerp te corresponderen of door ons de meest recente documenten, rapporten, wetteksten, -ontwerpen of tijdschriftartikels te bezorgen - dit laatste was ons vooral tot groot nut om de ontwikkelingen in het buitenland op de voet te kunnen volgen. Voor hun bijdrage, hoe uiteenlopend ook, tot de verwezenlijking van deze verhandeling danken we dus Prof. H. Baumann (Freien Universität Berlin), Prof. R. Bertrand (Université d'Aix-Marseille II), Prof. A.R. Bloembergen (Rijksuniversiteit Leiden), Dhr. J. Boon (Directeur Technische Aangelegenheden B.V.V.O.), Dhr. D. Cavers (President of the Council of Law-Related Studies, Cambridge, Massachusetts), Mev. A.M. Delvaux (Eerste Adviseur Ministerie van Justitie), Dhr. J. Detweiler (President of the American Bar Association), Dhr. De Wolf (Kabinetschef Ministerie van Verkeerswezen), Prof. D.W. Elliott (University of Newcastle Upon Tyne), Prof. J. Englard (Hebrew University of Jeruzalem), Dhr. V. Fanikos (Counsel Department of Banking and of Insurance, Massachusetts), Dhr. P. Fierens (Directeur Verzekeringskantoor), Dhr. F. Fleming (P.R. Officer Accident Compensation Commission of New Zealand), Dhr. Vrederechter F. Ghysels (+), Prof. B. Gomard (Kobenhavns Universitet), Dhr. J. Green (General Manager Saskatchewan Government Insurance Office), Prof. J. Hellner (Universitet Stockholm), Prof. R.E. Keeton (Harvard Law School, Cambridge, Massachusetts), Mr. F. Moreau (Deken van de Natio-

nale Orde van Advocaten), Prof. J. O'Connell (University of Illinois at Urbana-Champaign), Prof. W.G.R. Palmer (Victoria University of Wellington), Dhr. A. Papandreou (Administrateur-generaal van de Directie voor Juridische Aangelegenheden van de Raad van Europa), Dhr. E. Petrucco (Toegevoegd Secretaris-generaal Comité Européen des Assurances), Dhr. R.J. Poté (Hoofd Preventiedienst Verzekeringsmaatschappij), Prof. A. Roemer (University of California, Los Angeles), Prof. H. Street (University of Manchester), Dhr. R. Van Gompel (Directeur Juridische en Fiscale Aangelegenheden B.V.V.O.), Dhr. G. Verbraeken de Beys (Hoofd van de Administratieve Diensten B.V.V.O.), Dhr. A. Wouters (Zeteldirecteur Verzekeringsmaatschappij), Prof. H.L. Weyers (Johann Wolfgang Goethe Universität, Frankfurt a. M.).

In deze alfabetische lijst ontbreekt zoals men merkt de naam van Prof. A. Tunc (Parijs-I), die naar straks blijken zal de grote bewerker is geweest van de intense belangstelling in West-Europa voor een vernieuwing van het verkeersongevallenrecht. Hem willen we immers uitdrukkelijk afzonderlijk vernoemen als blijk van onze bijzondere erkentelijkheid, niet alleen omdat hij ons tijdens een viertal verblijven in Parijs liet werken aan het door hem opgerichte Centre d'etudes juridiques comparatives (waarvan hij ons zelfs de sleutel toe-vertrouwde), maar ook en vooral omdat hij ons de eer gunde bij een aantal ontmoetingen bij hem thuis over het onderwerp van de verhandeling van gedachten te wisselen. Het waren uiterst boeiende gesprekken, ook al omdat we telkens mochten vaststellen dat de hervormingsbeweging sinds ons vorig gesprek weer een eind was opgeschoten wat ons in de verwachting sterkte, dat ze ook aan Frankrijk en België niet zou voorbijgaan, als zich de gelegenheid voordeed.

In onze dank betrekken wij ook Herman, Trees en Frieda, die met de grootste nauwgezetheid het onzaglijk werk tot een goed einde hebben gebracht van het typen, of eigenlijk meer nog van het in aantrekkelijke vormen gieten van de duizenden steekkaarten en bladzijden van het soms ongeordend manuscript van dit werk in zijn opeenvolgende versies.

En in de laatste plaats, maar dan omdat die plaats in de Bourgondische traditie de voornaamste is, gaat mijn dank naar de zovelen die al die jaren getuigen zijn geweest van het vorderen en het stagneren van mijn onderzoek en steeds bereid waren, nu eens in mijn vreugde te delen, dan weer de morele steun te verlenen zonder dewelke geen werk als het voorliggende tot een goed einde kan worden gebracht. Onder hen denk ik vooral aan mijn ouders; om het voorbeeld van werkzaamheid dat ze gaven, om de voortdurende blijken van belangstelling die ik van hen mocht ondervinden draag ik hun dit proefschrift op.

VOORWOORD

1 Over het wordingsproces van de verhandeling

Dit voorwoord is, zoals met inleidingen en voorwoorden het geval pleegt te zijn, geschreven na de voltooiing van de verhandeling en neemt daarom in het wordingsproces ervan eerder de vorm aan van een verantwoording van wat reeds geschreven stond dan van een introductie op wat onderzocht moest worden. Het is de vraag of het met dit proefschrift, gezien haar onderwerp anders had gekund. Ook op dit late ogenblik heeft het schrijven van een "inleiding" voor de auteur de waarde van een terugblik, die hem dwingt opnieuw voeling te nemen met de inzichten, de verwachtingen en de gevoelens die aanwezig waren toen vier jaar geleden de eerste documentatie over het onderwerp werd verzameld. Welnu, het overheersend gevoel zal op dat ogenblik wel een gevoel van onzekerheid zijn geweest over de afloop van de confrontatie met een ambitieus en intrigerend, maar in ons land nog grotendeels onbesproken onderwerp - een onzekerheid, die het schrijven van een inleiding aan de aanvang van de studie onmogelijk maakte. Voor dat gevoel van onzekerheid kunnen meerdere redenen worden genoemd.

De eerste heeft te maken met de vraagstelling zelf waarvan werd uitgegaan : of de schuldaansprakelijkheid in het verkeer niet moet worden vervangen door een of ander stelsel van verzekering waarin de foutnotie niet langer dienstig is als verdeelsleutel voor verkeerschade. Op een ogenblik dat in de maatschappij - en dus ook in het recht dat het maatschappijbestel wil ordenen - zoveel waarden te pas en te onpas in vraag worden gesteld, leek de behandeling van een onderwerp dat betrekking heeft op de aansprakelijkheid voor bedreven fouten, die traditioneel wordt voorgesteld als een hoeksteen van de morele- en van de rechtsorde, een opdracht te stellen die tegelijk en juist omwille van de opzet aantrok en afschrikte. Dit geldt des te meer, omdat

het verkeersrecht (in de brede betekenis, dus het geheel van rechtsregels gericht op ongevallenvermijding en slachtofferbescherming in het verkeer) wellicht de meest populaire rechtstak is geworden, waarvan de beginselen ook door leken in het recht eigen zijn gemaakt. Reeds aan kinderen wordt geleerd dat van rechts komen in het verkeer iets anders is dan van links komen, en vaak is de eerste reactie van wie in een ongeval betrokken wordt of ervan hoort, zich af te vragen wie van de ongevalspartijen "in fout" of "in zijn recht" is. Daarin verandering willen brengen, en dus meteen in de massale verzekeringsconstructie die op het schuldbegin- sel is opgetrokken, is een intrigerende onderneming die inspireert tot het dubbel gevoelen waarop hoger is geallu- deerd, en dus ook tot onzekerheid. Het proces van de foutaan- sprakelijkheid willen maken, zij het alleen op een bepaald domein, lijkt op het instellen van een tergend en roekeloos geding tegen een instelling waarvan de waarde doorgaans als vanzelfsprekend wordt ervaren.

Maar de meest voor de hand liggende reden waarom deze inlei- ding vier jaar geleden niet kon geschreven worden, was dat op dat ogenblik - dus begin 1974 - nog geen beeld kon worden gevormd over de richting die de hervormingsbeweging de volgende jaren zou uitgaan. Wel had de no-fault gedachte, vooral in de tweede helft van de zestiger jaren, het voorwerp uit- gemaakt van een omvangrijke zij het niet steeds even boeiende literatuur, die, zoals uit de bibliografie moge blijken, het onderwerp uit de meest uiteenlopende hoeken had benaderd, maar anno 1974 leek de storm geluwd, die tien jaar tevoren in alle hevigheid was opgestoken. Toen hadden ongeveer gelijktijdig de Amerikaanse hoogleraren KEETON en O'CONNELL, en dichter bij ons, de Franse auteur TUNC en zijn Nederlandse collega BLOEMBERGEN de knuppel in het hoenderhok geworpen. Maar op het ogenblik dat het proefschrift werd aangevat leek het dat de discussies een verzadigingspunt hadden bereikt en dat de debatten tengevolge van een soort praat- moeheid waren verstomd. De voorvechters van hervorming waren

langzamerhand strijdensmoe geworden, over het onderwerp leek stilaan alles gezegd maar de daden bleven uit. De beweging leek te zijn uitgedeid zonder tot tastbare resultaten te hebben geleid. Wel waren in de Verenigde Staten en in Canada een aantal no-fault wetten uitgevaardigd, maar de draagwijdte ervan werd vaak overschat. En voorts bestonden reeds jaren vóór de formulering van het Tunc-project in Finland en Noorwegen originele verkeersongevallenwetten, waaraan dan weer te weinig ruchtbaarheid werd gegeven. Begin 1974 liet de ervaring van de voorgaande jaren dus vraagtekens plaatsen achter de verwezenlijkingskansen van een grondige hervorming. Maar net toen we na enkele maanden onderzoek weifelend de stap inhielden, nodigden ontwikkelingen in het buitenland ons uit de weg verder, en ditmaal tot het einde, te gaan : door een gelukkig toeval viel het schrijven van dit proefschrift immers samen met de totstandkoming van een groot aantal moderne verkeersongevallenwetten : einde 1974 werd de Nieuwzeelandse ongevallenwet geboren, en in 1976 traden nieuwe wetten over verkeersaansprakelijkheid in werking in Zweden en Israël, terwijl over dezelfde periode de no-fault wetten in de Verenigde Staten niet alleen vermenigvuldigd werden maar ook en vooral een bredere armslag kregen dan voorheen. Noopten deze invoeringen meer dan eens tot het herschrijven van bepaalde gedeelten van het proefschrift en tot een herwerking van haar indeling, dan werden ze toch telkens dankbaar verwelkomd als een nieuw geluid, dat niet eerder zo grondig als in dit proefschrift werd verwoord. En bovenal sterkten ze ons in de overtuiging, dat de hervormingsbeweging in alle hoeken van de westerse geïndustrialiseerde wereld wel degelijk - en wellicht definitief - op gang is gebracht en ook aan ons land niet kan voorbijgaan, als de gelegenheid daartoe zich vroeg of laat voordoet.

Dit alles om te zeggen, dat het schrijven van een inleiding en a fortiori het maken van een indeling vier jaar geleden onmogelijk was geweest, of er in elk geval gans anders zou

hebben uitgezien dan vandaag, nu de no-fault gedachte tot rijpheid is gekomen en haar eerste vruchten begint af te werpen. De lezer weze trouwens gerustgesteld : uit het feit dat de inleiding achteraf is geschreven mag niet per analogie worden afgeleid dat de besluiten op voorhand reeds vastlagen en het ganze proefschrift is geschreven om een vooraf vastgelegde stelling te bewijzen. Integendeel zijn de inzichten maand na maand gegroeid, telkens opnieuw getoetst aan nieuwe verwezenlijkingen in het buitenland, maar ook telkens toegepast op de Belgische situatie, waarvan in de eerste titel wordt uitgegaan en waarnaar in de laatste titel wordt teruggekeerd.

2 Over de titel van de verhandeling

Maar alvorens de indeling toe te lichten dient nog de aandacht gevestigd op de titel zelf van het proefschrift, dat over "de hervorming van het verkeersongevallenrecht" beweert te handelen. Zoals wel meer het geval zal zijn, werd ook hier de nauwkeurigheid opgeofferd aan de bondigheid. Voorwerp van dit proefschrift vormt het geheel van de rechtsregelen over de vergoeding van schade die door verkeersongevallen is veroorzaakt, niets meer en ook niets minder. De term "verkeersongevallenrecht" laat meer vermoeden. Administratief- en strafrechtelijke voorschriften, die geen slachtofferbescherming beogen, zijn er ondermeer op gericht verkeersongevallen te vermijden en behoren dus tot het ongevallenrecht in de brede zin, zonder in dit proefschrift anders dan zijdelings behandeld te worden. Ook het alternatief "verkeersschaderecht", dat in het Nederlands een enkele keer wordt gebruikt, is bij nader toezien te ruim, omdat het verkeer ook anders dan door ongevallen schade veroorzaakt, bijvoorbeeld door milieu-verontreiniging, geluidshinder e.d.m. Het voorwerp kan alleen door een combinatie van beide termen adequaat worden omschreven als "het recht over de vergoeding van verkeersongevallenschade" - een te omslachtige omschrijving die om die reden werd afgewezen. Tussen de twee te ruime begrippen werd dan

maar "verkeersongevallenrecht" verkozen, omdat daarmee aansluiting wordt bereikt met de moderne buitenlandse literatuur over accident law, droit des accidents. Deze laatste begrippen worden niet alleen en zelfs niet in de eerste plaats gebruikt ter aanduiding van de rechtsregelen die te maken hebben met het "ongeval" - wat daaronder ook moge worden verstaan -, maar verwijzen tevens naar een bepaalde hoek waaronder deze rechtsregelen worden gezien. Wat daarmee bedoeld wordt zal, naar wij hopen, vooral in het tweede deel over de basisopties voor een nieuw verkeersongevallenrecht duidelijk worden.

De andere termen uit de titel behoeven, zo wil het ons voorkomen, een minder omstandige verklaring, althans in het bestek van deze inleiding.

In beginsel wordt alleen over verkeersongevallen gehandeld, en juist deze afbakening is de voorstanders van verkeersverzekeringen ten kwade geduid door sommigen die hen verweten slechts een deeloplossing na te streven voor een ruimere ongevallenproblematiek, die alleen kan worden benaderd onder het banier van het beginsel, dat, wil geen nieuwe discriminatie tussen ongevalsslachtoffers in het leven worden geroepen, gelijke noden gelijk dienen behandeld, ongeacht de omstandigheden van het ongeval - een argument dat ook op ons indruk heeft gemaakt en niet ten gronde kan worden weerlegd maar alleen vanuit de vraag naar de verwezenlijkingskansen afgezwakt (zie hoofdstuk VII, § 1).

Van het verkeersongevallenrecht wordt in de titel gezegd, dat het hervormd moet worden. Over de aard van de overwogen hervorming mag geen misverstand bestaan : zoals uit het gebruik van het enkelvoud moge blijken, wordt niet stilgestaan bij detailwijzigingen, zoals - om de verwezenlijkingen van de laatste jaren op te sommen - een personalisatie van de verzekeringspremie volgens een bonus/malus stelsel, een invoering en uitbreiding van een R.D.R.regeling, een verruiming van de bevoegdheden van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds. De hervorming waarvan de mogelijkheid en wenselijkheid in dit

proefschrift onderzocht wordt, betreft de beginselen zelf van het schade-orderingsrecht bij verkeersongevallen : dat de fout de exclusieve sleutel vormt voor verdeling van de verkeersschade.

3 Over de richting waarin de hervorming wordt gezien

Van de regel dat het foutbeginsel de exclusieve sleutel vormt voor verdeling van verkeersschade is in feite onder druk van de moderne verkeerssituatie in alle landen reeds afgestapt. Voor landen als België die op verkeersongevallen de algemene beginselen van de schuldaansprakelijkheid blijven toepassen is dit minder duidelijk en dient gelet op de richting die de rechtspraak en de verzekeringspraktijk zijn ingeslagen. In de meeste landen is het afstand nemen van de traditionele foutbeginselen veel ondubbelzinniger gebeurd. Daarbij kunnen, tot de essentie herleid, twee reeksen van oplossingen worden onderscheiden.

Ofwel wordt binnen het kader van de aansprakelijkheidsformule gebleven maar wordt deze geobjectiveerd, naar het voorbeeld van wat in de jaren rond de laatste eeuwende met de arbeidsongevallen is gebeurd; deze stap is ook inzake autoongevallen door nagenoeg alle Westeuropese wetgevingen gezet, en wetswijzigingen in die zin liggen over de ganse eeuw gespreid, in een lange rij die in 1903 door Denemarken is geopend en in 1962 door Spanje voorlopig is afgesloten.

Ofwel wordt iedere oplossing binnen het kader van de aansprakelijkheid, ook als deze tot haar grenzen is geobjectiveerd, als ontoereikend verworpen en wordt de voorkeur gegeven aan één of ander stelsel van rechtstreekse verzekering ten voordele van verkeersslachtoffers, dus niet langs de figuur van een aansprakelijke om. Deze strekking, die meestal als no-fault strekking wordt aangeduid, verschilt grondig van de vorige. Ze is recenter en werd voor het eerst in de zestiger jaren systematisch verwoord, maar dan wel tegelijk op verschillende plaatsen.

Door VAN GERVEN, is in zijn boek over "het beleid van de rechter" vastgesteld dat maar zelden nieuwe ideeën door één persoon worden

ontwikkeld, en dat ze veelal zonder nawijsbaar verband met elkaar op verschillende plaatsen terzelfdertijd naar voren komen en meestal ook vroeger al eens werden geformuleerd, zij het in minder genuanceerde bewoordingen of in een ander perspectief (1). De ideeën over no-fault verzekering kunnen hiervan als illustratie dienen. Kan als hun verre voorloper de risicoleer worden aangeduid in haar verschillende formuleringen, dan is juist eigen aan de no-fault gedachte in haar moderne betekenis dat ze aanstoot neemt aan de beperkingen van een zelfs onder druk van de risicoleer verruimde aansprakelijkheid en de oplossing van het verkeersongevallenvraagstuk buiten de aansprakelijkheid om in de vorm van rechtstreekse verzekering gaat zoeken. Het is een merkwaardige vaststelling dat deze gedachte in de tijdspanne van amper één decennium op verschillende plaatsen gestalte heeft gekregen, zonder dat van een wederzijdse beïnvloeding kan worden gesproken. Inhoudelijk kunnen vier scholen worden onderscheiden, die zich geografisch op vier verschillende plaatsen hebben ontwikkeld en aan de gemeenschappelijke no-fault idee eigen nuanceringen hebben aangebracht en, in drie van de vier gevallen, binnen dezelfde denksfeer toch tot duidelijk afwijkende oplossingen hebben geleid : er is de Noordamerikaanse hervormingsbeweging die wel vroegere wortels heeft maar pas in 1965 door KEETON en O'CONNELL in definitieve vormen is gegoten en in de tien daarop volgende jaren in de helft van de Verenigde Staten in no-fault wetten is uitgemond; een tweede centrum situeert zich in Oceanië, waar in de periode 1966-1974 een veel ruimere en met name niet tot autoongevallen beperkte opvatting over no-fault verzekering gecristaliseerd werd in de Nieuwzeelandse ongevallenwet maar waarvan het belang de grenzen van deze schaars bevolkte en weinig geïndustrialiseerde staat ver overschrijdt, gezien de aantrekkingskracht die van het model ook op Europese staten blijkt uit te gaan; reeds dichterbij ons vormen de Scandinavische landen een derde bakermat voor de no-fault idee, wat niet verwonderlijk is in het licht van de traditionele sterke ontwikkeling van de verzekeringsgedachte aldaar, en van de idee van vervanging van aansprakelijkheid door verzekering, wat in de zestiger jaren in Noorwegen en Finland en, in 1976, tenslotte ook in Zweden voor verkeersongevallen is gebeurd; een vierde en laatste

(1) W. VAN GERVEN, Het beleid van de rechter, Antwerpen/Zwolle, 1973, blz. 21.

centrum is geografisch te situeren onmiddellijk ten noorden, ten oosten en ten zuiden van ons land : anders dan in de drie vorige gevallen bleef het in dit deel van Europa bij voorstellen, als aanleiding waarvan zonder enige twijfel de publicatie in 1964 van het project van de Parijse hoogleraar TUNC moet worden vernoemd, alsmede, zij het in mindere mate, de stellingen die in 1965 door de Nederlandse hoogleraar BLOEMBERGEN in zijn inaugurale les werden ontwikkeld. Vooral het Franse project gaf aanleiding tot een plotse en levendige belangstelling voor de verkeersongevallenproblematiek die na jaren van sluimering als het ware werd herontdekt en die, toen de eerste verwondering voorbij was, in ons land en in de buurlanden tot tegenvoorstellen leidde.

4 Over de indeling van de verhandeling

Een verantwoording van de indeling van dit proefschrift wordt telkens gegeven aan de aanvang van elk van de drie delen waaruit het is samengesteld (1). Hieronder kan een samenvatting dan ook volstaan. In het eerste deel wordt het Belgisch verkeersschaderecht maar ook de voornaamste buitenlandse verkeersongevallenwetten en hervormingsvoorstellen besproken. Daarbij was het er ons natuurlijk niet om te doen, het vijftigtal bestudeerde wetten, wetsontwerpen, jurisprudentiële en rechtslerige voorstellen gewoon naast elkaar te plaatsen in een encyclopedisch verband. Integendeel werd tussen de verscheidene stelsels gezocht naar punten van gelijkenis en werden ze volgens hun overheersende kenmerken herleid tot vijf "modellen", die elk representatief zijn voor een bepaalde visie op het verkeersschadevraagstuk. Deze oplossingen worden daarenboven uitdrukkelijk geplaatst in een dynamisch perspectief, met een bijzondere aandacht dus voor hoe ze zijn gegroeid en welke krachten de hervormingsbeweging hebben gestuwd of tegengewerkt. Het tweede deel neemt in de verhandeling een centrale plaats in. Na een overzicht van de verscheidene modellen kan immers niet onmiddellijk de stap worden gezet naar de uitstippeling van een eigen hervormingsvoorstel. Daartoe moet immers eerst een keuze worden gemaakt tussen de basismodellen en moet een gefun-

(1) Men leze nu reeds de nummers 5, 181 en 264

deerd inzicht worden verkregen in de beginselen die het verkozen model moeten schragen. Vandaar dat in het tweede deel de basisopties worden genomen voor de hervorming van het verkeersongevallenrecht. In het derde deel tenslotte worden de draaden getrokken en worden de basisopties toegepast op de Belgische situatie, wat zal uitlopen op een eigen hervormingsvoorstel.

Vooraf nog dit : in de tekst worden vrij regelmatig een viertal steeds weerkerende Engelstalige termen gebruikt, die het eerst door de Amerikaanse auteurs KEETON en O'CONNELL werden gehanteerd in de zestiger jaren en sindsdien in alle talen gemeengoed zijn geworden. Hadden we ons van bij de aanvang als beginsel gesteld steeds aan Nederlandse woorden de voorkeur te geven, dan werden we al gauw gedwongen een uitzondering te maken voor de begrippen "no-fault" en "first party verzekering" en verhoudingen van het "insurer-related" en "insurer-unrelated" type. Het leek ons hier om vaste begrippen, om geëikte uitdrukkingen te gaan die om in het Nederlands te worden omgezet een omstandige omschrijving behoeften die de lectuur eerder zou verzwaren dan verlichten (er zal trouwens een volledig hoofdstuk nodig zijn om deze termen te expliciteren). Onder no-fault verzekering wordt verstaan, een verzekering die geen aansprakelijkheidsverzekering is en waarvan de prestaties verstrekt worden ongeacht de omstandigheden van het ongeval (van zodra tenminste is uitgemaakt dat het om een verkeersongeval gaat) en dus los van de schuldvraag (al kan een fout wel een uitsluitingsgrond zijn). Het begrip "first-party verzekering" is nog moeilijker te omschrijven. Het wordt gebruikt als tegenhanger van de aansprakelijkheidsverzekering, die als third-party verzekering het niet-verzekerd slachtoffer in verbinding stelt met een schadeverwekker die van zijn kant wel verzekerd is. In een first-party verzekeringsverband wordt een schakel overgeslagen en bestaat wel een rechtstreekse band tussen de schadelijder en een verzekeraar - al is deze laatste niet noodzakelijk zijn eigen verzekeraar, dus een verzekeraar waarmee hij als verzekeringnemer gecontracteerd heeft. Is dit wel het geval, dan is de first-party verzekering daarenboven van het insurer-related, anders van het insurer-unrelated type.

E E R S T E D E E L

MODELLEN VAN VERKEERSONGEVALLENRECHT

5 Algemene inleiding op het eerste deel

In dit eerste deel wordt het onderwerp van de verhandeling reeds onmiddellijk geplaatst in een tijdelijk en ruimtelijk perspectief. Betracht wordt, een overzicht te geven van de soorten van oplossingen, de "modellen" die in de geïndustrialiseerde wereld voor de vergoeding van verkeersongevallenschade door de wetgevers zijn voorgeschreven of door de rechtsleer voorgesteld; daarbij gaat een bijzondere aandacht naar de vraag hoe die oplossingen zijn gegroeid. Toen het gemotoriseerd verkeer in de jaren rond de laatste eeuwwisseling haar eerste slachtoffers begon te maken, werd als vanzelfsprekend gegrepen naar de algemene beginselen inzake vergoeding van schade, beheerst door de aansprakelijkheid voor bedreven fouten. Het is een boeiend verhaal hoe de rechtstelsels sedertdien een na een van deze traditionele beginselen zijn afgestapt en nieuwe wegen zijn ingeslagen. In die hervormingsbeweging zijn een aantal landen achtergebleven. België bijvoorbeeld is althans wat het geschreven recht betreft in het allereerste stadium, dat van de schuldaansprakelijkheid, blijven steken - al is dit immobilisme slechts schijn en hebben rechtspraak en - praktijk, geholpen door de bloei van verzekeringen allerhande, bij stilzitten van de wetgever de taak op zich genomen van aanpassing van oude beginselen aan de noden van het moderne wegverkeer. Deze aanpassing is veel ondubbelzinniger gebeurd in verreweg de meeste Westeuropese staten die met het oog op verkeersongevallen een regel van objectieve aansprakelijkheid hebben ingevoerd die ertoe strekte de schadelast systematisch te leggen aan de kant van het gemotoriseerd verkeer. In de praktijk is het verschil tussen beide modellen (dat van de schuld- en dat van de risico-aansprakelijkheid) dus niet zo groot. Deze eerste twee modellen verschillen daarentegen grondig van de drie volgende, waarvan het gemeenschappelijk kenmerk negatief kan omschreven worden door de afstand die ze nemen van elke aansprakelijkheidsgedachte, positief door het beroep dat ze doen op totaal nieuwe no-fault en first-party verzekeringsbeginselen. In dit deel valt dus duidelijk de cesuur tussen het tweede en het derde hoofdstuk. De begrippen no-fault en first-party wijzen op hun beurt, evenmin als de aansprakelijkheidsnotie op een bepaalde techniek maar eerder op een beginsel waaraan op zeer uiteenlopende wijze gestalte kan worden gegeven. Het was dus moeilijk zoeken

naar punten van overeenkomst tussen de stelsels die vorm gaven aan de twee genoemde beginselen, vooral omdat het voor de behandeling beter leek de no-fault wetten en voorstellen niet geografisch te groeperen (zoals in het voorwoord rond vier centra is gebeurd), maar ze inhoudelijk bij elkaar te plaatsen volgens hun overheersend kenmerk en dus op zoek te gaan naar hun grootste gemene deler. Niet zonder moeite konden drie modellen worden onderscheiden : stelsels die de nieuwoortige verzekering alleen een basisbescherming lieten verstrekken en voor het overige verder de aansprakelijkheid lieten spelen, en dus aanstuurden op een combinatie van klassieke en nieuwe ideeën (derde model); stelsels die helemaal afstand namen van de aansprakelijkheid in het verkeer en waarvan de verzekeringsprestaties dus een exclusief karakter vertoonden (vierde model); stelsels die niet alleen voor verkeersslachtoffers wilden innoveren, maar voor alle slachtoffers van persoonsschade ongeacht de omstandigheden waarin deze werd opgelopen (vijfde model).

Over onze werkwijze nog dit : voor elk van de vijf modellen wordt steeds één wet of voorstel uitdrukkelijk als voorbeeld gesteld, en worden analoge wetten of projecten overwegend vanuit een vergelijkend standpunt behandeld. Bij de behandeling was het ons niet uitsluitend te doen om het geven van een technische beschrijving van de verkeersongevallenwetten of -voorstellen tot in hun details, maar ook en soms zelfs in het bijzonder om het schetsen van de context waarin ze tot stand kwamen, van de krachten die de hervorming droegen of haar integendeel tegenwerkten en tenslotte, waar reeds mogelijk, van de eerste ervaringen met de nieuwe wetten.

HOOFDSTUK I : HET (BELGISCH) MODEL VAN DE SUBJECTIEVE
AANSPRAKELIJKHEID

6 Uitgangspunt en indeling van het hoofdstuk

Naar Belgisch recht gebeurt de vergoeding van schade uit verkeersongevallen nog steeds, op gelijke voet met de meeste andere schade, aan de hand van de regeling neergelegd in de artikelen 1382, 1383 en 1384 B.W. en dus volgens het criterium van de foutaansprakelijkheid met haar subjectieve en individuele elementen. Aan de woorden "nog steeds" komt in de voorgaande zin een bijzonder gewicht toe in het licht van het vervolg van deze verhandeling. In ons rechtstelsel is, anders dan in nagenoeg alle andere West-europese staten, na drie kwart eeuw gemotoriseerd verkeer geen bijzondere regel neergeschreven met het oog op de verdeling van schade uit verkeersongevallen en blijft deze dus beheerst door de "algemene beginselen".

Deze vaststelling roept een aantal vragen en bedenkingen op, die hierna kort worden opgesomd en dan verder in dit hoofdstuk achtereenvolgens - al houden ze met elkaar verband - worden behandeld. Om te beginnen kan in de tijd worden teruggegaan op zoek naar de wortels van de subjectieve en individuele aansprakelijkheid die in 1804 door de opstellers van de "Code civil des français" is vertolkt, met een bijzondere aandacht voor de verantwoording die daaraan is gegeven - een belangrijk gezichtspunt als het er verder in deze verhandeling zal op aankomen de verdiensten van de schuldaansprakelijkheid af te wegen tegen die van andere oplossingen (§ 1). Ten tweede kan de vraag worden gesteld waarom onze wetgever in de twintigste eeuw op het domein van het verkeer angstvallig aan de foutaansprakelijkheid is blijven vasthouden ook toen sedert de laatste eeuwwisseling de ontoereikendheid ervan zichtbaar werd in het licht van de noden van een geïndustrialiseerde samenleving en inzake arbeidsongevallen eerst, op andere meer beperkte domeinen later wél tot wetswijzigingen aanzette (§ 2). De derde, in het licht van wat juist voorafgaat misschien verrassende vraag is, of dat onveranderd blijven van de rechtsregel in feite niet louter schijn is geweest; of wat overeind is gebleven niet enkel formeel de wettekst is geweest terwijl rechtspraak, rechtsleer en rechtspraktijk bij de interpretatie en het gebruik ervan - waar het op aankomt - in feite nieuwe wegen zijn ingeslagen en bij stilzit-

ten van de wetgever zelf de foutaansprakelijkheid hebben aangepast aan de nieuwe noden - en zo ja, in welke zin en door welke procédés dit is gebeurd (§ 3). Het vierde en laatste belangstellingspunt is dan de beïnvloeding van aansprakelijkheid door verzekering : de wijziging van het samenlevingsbeeld in deze eeuw - waarvan zoëven sprake -, haar nieuwe noden aan zekerheid en de nieuwe mogelijkheden om daaraan te voldoen hebben het ontstaan gegeven aan andere vergoedingsmechanismen die, hoe ver ook uit elkaar gegroeid, onder de verzamelnaam van verzekeringen zijn te vatten; los van elkaar ontstaan en ontwikkeld en qua uitgangspunt volledig van elkaar verschillend, streven aansprakelijkheid en verzekering ondermeer hetzelfde doel van slachtofferbescherming na en ligt het voor de hand dat ze elkaar niet onberoerd hebben gelaten (§ 4).

Sommige auteurs, zoals in ons land VAN GERVEN, hebben de evolutie van het ongevallenrecht over de laatste honderd jaar omschreven als een evolutie van het beginsel "faute oblige" (de zuivere foutaansprakelijkheid die de codificatoren in 1804 voor ogen stond), over dat van "richesse oblige" (de risicoleer geformuleerd in het begin van deze eeuw) naar dat van "assurance oblige" (zie nr. 46).

De functie van deze eerste titel in het geheel van het proefschrift kan worden omschreven als volgt : te bepalen op welk punt van de lijn die loopt van "faute oblige", al over "richesse oblige" naar "assurance oblige" het Belgisch recht inzake verkeersschadevergoeding zich bevindt; de constanten te zoeken in de evolutie die het rechtsdenken over ongevallenvergoeding in deze eeuw onderging; de huidige stand van het recht inzake verkeersongevallen uitdrukkelijk niet als een eindpunt voor te stellen maar als een rustpunt, in afwachting dat de lijnen uit het verleden ook in de toekomst worden doorgetrokken.

§ 1. De instelling van de foutaansprakelijkheid

7 In het algemeen

De regel die op onze dagen in verkeerszaken wordt gehanteerd is - althans formeel - dezelfde regel die in 1804 is geformuleerd en

als een "foutaansprakelijkheid" wordt aangeduid. Om te weten wat daarmee wordt bedoeld dienen twee elementen goed uit elkaar gehouden : het element aansprakelijkheid dat duidt op een verliesverschuiving langs het criterium van de veroorzaking en dat van alle tijden blijkt te zijn; het daarentegen tijds- en cultuurgebonden element van de fout als grondslag voor die aansprakelijkheid en dus voor die verliesverschuiving. Pas tegen het einde van de achttiende eeuw werden beide elementen met elkaar verenigd - een vereniging die haast onmiddellijk bezegeld werd dank zij de codificatiebeweging die op dat ogenblik op gezag van Napoleon was ingeleid en die op burgerrechtelijk vlak zou uitmonden in de afkondiging in 1804 van de "Code civil des français" (1).

Aan de uitzuivering van het aansprakelijkheidsbegrip was een eeuwenlange voorbereiding voorafgegaan, waarbij de streep geleidelijk zichtbaar werd tussen hetgeen tot het privaatrecht en hetgeen tot het strafrecht behoorde, tussen de sanctie die naar de door het slachtoffer geleden schade en de sanctie die naar de ernst van de fout werd gemeten. Daartoe was een mate van rechtsbewustzijn en van beschaving nodig die een aanvaardbare vertaling mogelijk maakte in termen van recht van het oergegeven van de vergelding - sociologisch gesproken verste voorloper van de aansprakelijkheidsfiguur -, uitgeoefend door degene die de schade leed tegenover degene die ze had toegebracht (2).

A. Het element aansprakelijkheid

Essentie : verliesverschuiving langs het criterium van de veroorzaking. Door sociologen, historici en juristen is werk gemaakt van het zoeken naar het wezen van het aansprakelijkheids-

- (1) Hierover : J.P. PAULUS, Essai d'une explication sociologique de la responsabilité, de la garantie, du dol et du concours des actions, Brussel/Parijs, 1952, nr. 5.
- (2) Over deze ontwikkeling : Ibid., nr. 20 e.v.; S. JØRGENSEN, "The Decline and Fall of the Law of Torts", in Am. J. Comp. L., 1970, blz. 39-45; H.L. en J. MAZEAUD, Leçons de droit civil, Parijs, 1973, II, 1, nr. 378.

gebeuren (1), waarbij telkens vermeden moest worden uitsluitend uit te gaan van de foutaansprakelijkheid die slechts een contingent kleeft is van een algemener gegeven (2). Het blijkt dat geconfronteerd met gevallen van opgelopen schade in elke beschaving een verlangen heeft bestaan om minstens in sommige gevallen afbreuk te doen aan de stoffelijke wetmatigheid dat de verliezen definitief gedragen moeten worden door degene die ze leed, en dat elke beschaving voor die uitzondering een grond heeft gezocht.

Zo gezien, heeft de aansprakelijkheid tot doel "à transférer par une intervention volontaire, qui modifie le cours brutal des événements, la charge d'un dommage de la personne qui l'a subi directement, en vertu des lois physiques, biologiques, psychologiques ou sociales, à une autre personne qui est considéré comme devant la supporter" (3).

Het aansprakelijkheidsrecht nu heeft een antwoord geboden door de schade te laten dragen door degene die haar veroorzaakt heeft. In de verliesverschuiving langs het criterium van de veroorzaking ligt dus de tijdloze essentie van de aansprakelijkheid besloten, terwijl de interpretatie van de gevergte causaliteitsband van haar kant een tijdsgebonden aangelegenheid is : alleen dan zal iemand verdienen beladen te worden met een schadelast die eerst op een ander heeft gedrukt, indien hij door zich op een door het recht te bepalen wijze te gedragen de schade rechtstreeks of onrechtstreeks heeft veroorzaakt. Voor schadevergoeding via aansprakelijkheid is dus de behoefte van het slachtoffer geen voldoende verantwoording, maar is tevens een ander bestanddeel vereist dat moet gevonden worden in de gedragingen van de bij

(1) Zie vooral : P. BETTREMIEUX, Essai historique et critique sur le fondement de la responsabilité civile en droit français, I, Rijsel, 1921; L. HUSSON, Les transformations de la responsabilité, Parijs, 1947; J.P. PAULUS, op. cit.; B. STARCK, Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considéré en sa double fonction de garantie et de peine privée, Parijs, 1947.

(2) H. DE PAGE, Traité, II, nr. 930.

(3) L. HUSSON, op. cit., blz. 329.

de schadeverwekking betrokken partijen (1).

9 De dubbele gerichtheid van de aansprakelijkheid

De vaststelling in rechte dat een verlies door een bepaalde persoon veroorzaakt werd, roept niet alleen de gedachte op aan vergoeding. Ze impliceert tevens dat die persoon hoe dan ook de schade had kunnen vermijden door niet foutief te handelen, door niet te handelen of in een uiterste geval door niet te zijn. Dit besef doet een stroom ontstaan van emoties die om vergelding en bestraffing vragen, stroom waar^vaan de kanalisatie binnen de oevers van een geordend maatschappijbestel eveneens het voorwerp uitmaakt van zowel de privaatrechtelijke als de strafrechtelijke aansprakelijkheid. Op privaatrechtelijk vlak moet de binding die het aansprakelijkheidsrecht teweegbrengt van vergoedingsplicht aan schadeverwekking dus tevens haar gevolgen hebben ten aanzien van de repressie en de preventie (2). Zo reveleert een bezinning over het wezen van de aansprakelijkheid de twee polen van deze instelling : vergoeding van veroorzaakte schade en voorkoming van schadeveroorzaking (7). Het is tegelijk om het slachtoffer ter wille te zijn en om de schadeverwekker af te schrikken dat het beginsel gesteld is van de weerslag van de schadeverwekkende gevolgen van de handeling, door een

(1) R. von IHERING, Das Schuldmoment im römischen Privatrecht, Giessen, 1867, blz. 40.

(2) Uitdrukkelijk : B. KALONGO, Individualisation et collectivisation du rapport juridique de responsabilité civile en droit privé congolais, Leuven, 1970, blz. 137; G. VINEY, Le déclin de la responsabilité individuelle, Parijs, 1965, nr. 2.

(3) Een definitie van het aansprakelijkheidsfenomeen houdt best rekening met beide polen van de instelling : benadeelde en schadeverwekker. In die zin de definitie van R. SAVATIER : "La responsabilité est l'obligation qui peut incomber à une personne de réparer le dommage causé à autrui par son fait ou par le fait des personnes et des choses dépendant d'elle" (Traité, I, nr. 1), goed keurend overgenomen door R.O. DALCQ (Traité, vol. 1, nr. 1).

enkeling gesteld op diens vermogen. Een inzicht in deze dualiteit (vergoeding en preventie) is zeer belangrijk : binnen het aansprakelijkheidsbegrip schept ze een tweespalt, een innerlijke gespletenheid die deze instelling onlosmaakbaar in zich draagt. Want tussen beide doelstellingen kan een tegenstrijdigheid bestaan met betrekking tot de wijze waarop ze worden nagestreefd. Zo kan bijvoorbeeld blijken dat het vergoedend doel best met een collectivisatie is gediend daar waar het ander voor de doeltreffendheid van de preventie en de repressie eerder een individueel voorwerp moet hebben. Terecht heeft men de geschiedenis van de aansprakelijkheid en haar precedentes (vergelding, compositio, Wehrgeld) voor een groot deel ontleed als het wankelen van de instelling tussen beide polen die de ene het slachtoffer, de andere de schadeverwekker betreffen (1).

B. De fout als grondslag voor de aansprakelijkheid

10 Redenen van de keuze van de foutstandaard

Aan het einde van een historisch-sociologische studie komt de Franse auteur FAUCONNET tot het besluit dat in de loop van de geschiedenis de gevallen van aansprakelijkheid door de overgang van collectieve naar individuele en van objectieve naar subjectieve denkbeelden steeds verder werden ingedijkt tegenover de vroegere maatschappijen waar de schadeverplaatsing in een haast intuïtieve reactie op geleden onrecht de regel was, en dat de hoogste mate van individualisme en spiritualisme (2) bereikt werd in het begin van de negentiende eeuw, dus ten tijde van de redactie van het Burgerlijk Wetboek, toen alleen de foutieve veroorzaking als aansprakelijkheidsgrond werd weerhouden (3) : het

- (1) Aldus : J. SCHMIDT, Schadenersatz und Strafe. Zur Rechtfertigung des Inhaltes von Schadenersatz aus Verschuldenshaftung, Bern/Frankfurt, 1973, blz. 7; G. VINEY, op. cit., nr. 2.
- (2) Over deze begrippen : P. BETTREMIEUX, op. cit., nr. 5.
- (3) P. FAUCONNET, La responsabilité, Parijs, 1928, blz. 330-384; deze studie zou uitwijzen dat het hoofdkenmerk van elke aansprakelijkheidsidee is "son caractère expansif et contagieux". De krachten die de aansprakelijkheid individualiseren en subjectiviseren, verre van deze uit te zuiveren, zijn tegengesteld aan haar natuur; zo gezien is de geschiedenis van de aansprakelijkheid eerder een achteruitgang (op. cit., blz. 343).

noodlot kiest zelf zijn slachtoffer en alleen de schuld van een derde is een reden om de slagen van het noodlot te keren.

Een geheel van redenen verklaren de keuze van het foutcriterium.

Het meest hebben de economische opvattingen van het liberalisme doorgewogen en met name een aan deze ontleende idee van een onaantastbaar individueel eigendomsrecht. De strenge aflijning van de vermogenskernen en de verregaande eerbiediging door de wetgever van de private rechts- en belangensferen, moesten tot een verenging leiden van de gevallen waarbij een verliesoverdracht tussen twee vermogens op dwingende wijze werd geregeld. Foutaansprakelijkheid, private eigendom en contractuele vrijheid worden traditioneel de pijlers van het Burgerlijk Wetboek genoemd en hun onderlinge samenhang is opvallend in de onderzochte problematiek : op het beginsel van de niet-inmenging in de private rechtssfeer wordt voor aansprakelijkheidszaken slechts een uitzondering aanvaard die beantwoordt aan de idee van de menselijke vrijheid (1). De fout als aansprakelijkheidsgrond kaderde bovendien ideaal in het gelijkheidsideaal waarvan de roep in de decennia na de Franse revolutie was blijven naklinken : het burgerrechtelijk aansprakelijkheidsbegrip, als onderdeel van het burgerlijk recht dat het recht bij uitstek was van de burgers onderling, levende met elkaar in een toestand van juridische gelijkheid, kan geen beter aanhechtingspunt vinden dan de verdienste van elkeens individuele gedragingen, wars van elk onderscheid naar rang of stand, rijkdom of privilege (2).

(1) G. EORSI, "L'adaptation de la responsabilité civile aux exigences de la vie", in Rev. dr. cont., 1963, blz. 10; W. VAN GERVEN, "De invloed van de verzekering op het verbintenissenrecht", in R.W., 1962-1963, kol. 777, nr. 2; over het groot belang van de idee van instandhouding van het verworven fortuin : R. SAVATIER, "Prolétarianisation du droit civil", in D., 1947, Chr., blz. 161-164.

(2) Hierover vooral : L. JOSSERAND, "Sur la reconstruction d'un droit de classe", in D., 1937, Chr., blz. 1-4; R. DEKKERS, "Overheersende belangen", in R.W., 1955-1956, kol. 1361, nr. 2.

11 De beide pijlers van de foutaansprakelijkheid : vrijheid en rechtvaardigheid

Het is niet gemakkelijk uit de voorbereidende werken de diepere verantwoording te halen van de voorkeur die aan het foutbeginsel als aansprakelijkheidsgrond werd gegeven : de wetgevers blijken op dit punt eerder haastig te werk te zijn gegaan en zich te hebben beperkt tot het legifereren van de ideeën die DOMAT enkele decennia te voren in lengten van bladzijden had ontwikkeld (1). Toch is voor het vervolg van deze verhandeling de vraag belangrijk naar de pijlers van de foutaansprakelijkheid, naar haar filosofische en ideologische verdiensten in naam waarvan ze inder tijd werd verkozen en tot op onze dagen ondermeer in het verkeer nog steeds wordt verdedigd. Ons wil het voorkomen dat de grondslag van de foutaansprakelijkheid dubbel is, wat reeds blijkt uit het feit dat ze in twee richtingen kan worden geformuleerd : negatief in de regel "pas de responsabilité sans faute", positief in de regel "chaque faute entraîne la responsabilité". De eerste formulering geeft, zoals hieronder uiteengezet, gestalte aan een idee van menselijke vrijheid, de tweede aan een bepaalde rechtvaardigheidsopvatting.

Het valt niet te loochenen dat het beperken van de aansprakelijkheid tot gevallen van foutieve veroorzaking ("la causalité morale" in die dagen aan gevoeld werd als een vooruitgang tegenover de vroegere toestanden ("la causalité objective") en opgevat werd als een eigentijdse hulde aan de menselijke vrijheid en als een component van zijn grootheid en waardigheid : vrij zijn is los van alle willekeur de verantwoordelijkheid opnemen voor de gevolgen van zijn handelen (2). Belangrijk in het licht van wat ver-

(1) Voor een chronologisch, gedetailleerd en gecommentarieerd overzicht van de voorbereidende werken, zie J.P. PAULUS, op. cit., nr. 24-31; merkwaardig is wel zijn conclusie, nadat hij een langzame verglijding naar de fout toe had vastgesteld : "Une chose est certaine : la hâte du législateur. Il ne s'est pré-occupé que fort peu du problème de la faute" (Ibid., nr. 31).

(2) Representatief is o.m. R. SAVATIER, die in de foutaansprakelijkheid de bewustwording ziet van de menselijke vrijheid en vervolgt : "Comment oublier cette prise de conscience! Elle a orchestré la libération, d'abord, de l'homme primitif longtemps asservi aux forces de la nature, à ses yeux divinisées, .../...

der over de risicoleer wordt gezegd is, dat deze vrijheidsopvatting uitsluitend gericht was op het verschaffen van een actieve veiligheid, d.i. van een veiligheid die met het handelen verbonden is. Hierover volgende passage van de hand van BETTREMIEUX : "La loi se borne à déterminer la sphère d'activité de chacun : elle impose des limites pour rendre possible la vie sociale, mais, dans ces limites qui nous sont assignées, notre liberté reste entière; rien ne gêne notre activité, nous pouvons faire ce qui nous plaît dans la mesure de notre droit" (1), en verder de erg pertinente opmerking van DE PAGE : "Le droit ne nous défend pas, d'une façon générale, de léser les intérêts de nos semblables. A cette cruelle permission de nuire - condition de la liberté et du mérite social - le droit n'apporte que des exceptions" (2).

De tweede, ditmaal positieve formulering van de foutaansprakelijkheid, dat elke fout aansprakelijkheid teweegbrengt, blijkt de codificatoren wel stof tot nadenken te hebben geboden. Het was hun immers niet zonder meer duidelijk of een vergoedingsplicht in geheel de mate van de toegebrachte schade ook de sanctie moest zijn voor een lichte en hoogst verschoonbare onvoorzichtigheid of onoplettendheid. Toch meenden ze daartoe te moeten besluiten, op grond van deze vaak aangehaalde rede-nering: "On pourrait, au premier aspect, se demander (...) s'il n'y a pas quelque injustice à punir un homme pour une action qui participe uniquement de la faiblesse ou du malheur, et à laquelle son coeur et son intention sont absolument étrangers. La réponse à cette objection se trouve dans ce grand principe d'ordre public : c'est que la loi ne peut balancer entre celui qui se trompe et celui qui souffre" (3). De rechtvaardigheid

.../...

ensuite, de l'homme antique" ("Comment repenser la conception française actuelle de la responsabilité civile, in D., 1966, Chr., blz. 149, nr. 3); id., Du droit civil au droit public, à travers les personnes, les biens et la responsabilité civile Parijs, 1950, blz. 101.

(1) P. BETTREMIEUX, op. cit., blz. 13.

(2) H. DE PAGE, Traité, II, nr. 935.

(3) A. FENET, Recueil complet des travaux préparatoires du Code civil, Parijs, 1827, XIII, blz. 474.

eist dus dat staande voor een bij veronderstelling volledig onschuldig slachtoffer en een schadeverwekker aan wie een, zij het zeer lichte, fout kan worden ten laste gelegd, onvoorwaardelijk ten gunste van de eerste moet worden gekozen : er mag immers niet geduld worden dat de benadeelde er ook maar in enig opzicht slechter aan toe is dan zonder het foutief optreden van een derde. Deze visie op de aan elk aansprakelijkheids geding eigen belangenstrijd tussen schadeverwekker en -lijder is van groot belang geweest en heeft de rechtspraak dikwijls tot leidraad gediend bij de interpretatie van de drie traditionele elementen van het onrechtmatige daadstelsel. Uit deze grondvisie werden inderdaad de regels afgeleid van de culpa levissima, van de integraliteit van de schadeloosstelling en van de equivalentie der oorzaken. Deze rechtvaardigheidsopvatting en de algemeenheid van de formulering van de aansprakelijkheidselementen in de artikelen 1382 en volgende van het Burgerlijk Wetboek hebben voor gevolg, dat van het aansprakelijkheidsrecht van de Code civil gezegd kan worden dat het op merkwaardige en systematische wijze voordeliger is voor de benadeelde dan andere rechtsstelsels, die naast algemene ook belangenafwegende artikels kennen (1)

De bijzondere bescherming van het belang van de benadeelde was reeds in 1804 een hoofdbekommernis waaraan het preventief en repressief doel enigszins ondergeschikt was gemaakt. Betekenisvol is in dit verband volgende passage uit de officiële mededeling aan het Tribunaat : "Il n'entre pas dans les dessins du projet de loi de considérer ici les délits sous leurs rapports avec l'ordre politique. Ils ne sont envisagés que sous le rapport de l'intérêt de la personne lésée" (2).

12 De foutaansprakelijkheid als ongevallenrecht in de negentiende eeuw

Het aansprakelijkheidsrecht kent nergens het begrip ongeval maar streeft de doeleinden na die het recht zich inzake ongevallen kan stellen : preventie en schadeverplaatsing op grond van een beginsel dat zowel vanuit het standpunt van de

(1) Voor toepassingen : J. RONSE, Schade en schadeloosstelling, A.P.R., s.l., 1957, nr. 235-237.

(2) A. FENET, op. cit., blz. 487.

vergoedingsplichtige (de vrijheid) als vanuit dat van de vergoedingsgerechtigde (de rechtvaardigheid) te verantwoorden is (1). Omdat niet de schade maar wel de schuld tot schadeloosstelling verplicht, bestrijkt de foutaansprakelijkheid nochtans slechts het domein van de foutief veroorzaakte schade. Verder gaat het aansprakelijkheidsrecht duidelijk van de opvatting uit dat, vermits één van beide partijen het verlies moet dragen, de last ervan beter gelegd wordt op degene van beiden die schuldig is geweest, hoe klein zijn schuld ook was, dan op degene aan wie niets te verwijten valt : of er is een fout en dus volledige vergoeding, of er is niets waarmee het aansprakelijkheidsrecht zich in te laten heeft. Dit beginsel werd geroemd om haar eenvoud maar ook aangevallen als primitief (2) : zowel de miskenning van de niet foutief veroorzaakte schade als de gelijkschakeling voor wat de gevolgen betreft van alle fouten zijn aan de foutaansprakelijkheid wegens haar individuele en subjectieve grondslag inherente begrenzingen die naar het einde van de negentiende eeuw toe in het volle licht zouden komen te staan.

Tot dan toe waren de summiere aansprakelijkheidsregelen van het Burgerlijk Wetboek in de nog overwegende agrarische samenleving afdoende instrumenten geweest tot oplossing van de problemen die zich stelden naar aanleiding van ongevallen. Deze moesten in het landelijk maatschappijbestel met zijn traag levensritme en zijn ruime bevolkingsspreiding en bij gebrek aan bewerktuiging van arbeid of vervoer, eerder zeldzaam zijn geweest. De op geld waardeerbare schade van een ongeval was ten andere meestal gering : geneeskundige kosten liepen niet hoog op, de levensduurverwachtingen waren bescheiden en de gevolgen van de ar-

(1) In die zin : R.O. DALCQ en M. GROSSMANN, "Indemnisation des dommages accidentels en droit belge", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, 1974, blz. 225.

(2) R. SPIILMAN, Sens et portée de l'évolution de la responsabilité civile depuis 1804, Brussel, 1955, blz. 3; A. TUNC, "Logique et politique dans l'élaboration du droit, spécialement en matière de responsabilité civile", in Mélanges en l'honneur de Jean Dabin, Brussel/Parijs, 1963, I, blz. 320, nr. 5; id., "L'enfant et la balle", in J.C.P., 1966, I, nr. 1983.

beidsongeschiktheid werden gemakkelijk omgeslagen over de leden van het familieverband in de uitbating van de gemeenschappelijke landbouwonderneming. Tussen gebeurtenissen als ziekte en ongeval en het inkomen van het slachtoffer bestond slechts een losse band, en een groot deel van de schade werd op grond van zedelijkheidsmotieven opgenomen door familiale, professionele en geografische groepsverbanden. Aan de onderlinge bijstand binnen het familieverband werd door het Burgerlijk Wetboek op meerdere plaatsen trouwens een groot belang gehecht (1).

13 De fout nochtans niet de enige grondslag ?

Ons komt het voor dat in de hedendaagse debatten over de vergoeding van het verkeersongevallenrecht de gehechtheid van het burgerlijk recht aan het schuldbeginself als exclusieve aansprakelijkheidsgrond vaak wordt overdreven. Reeds ten tijde van het formuleren van de risicoleer werden uit de voorbereidende werken en zelfs uit de geschriften van DOMAT passages aangehaald die - volgens anderen, uit hun verband gerukt - subsidiair plaats lieten aan andere ideeën over aansprakelijkheid (2). Maar wij zijn geneigd niet verder te gaan zoeken dan in de tekst zelf van de artikelen 1382 tot 1386 B.W., en stellen vast dat hoe hoog om een geheel van ideologische en liberalistische motieven de foutstandaard in 1804 werd geprezen (3), toch reeds voor de twee gevaar-

(1) Details over de toestand van ongevalsslachtoffers in de vorige eeuw bij J.J. DUPEYROUX, Ontwikkeling en tendenties van de stelsels van sociale zekerheid der lidstaten van de Europese gemeenschap en Groot-Brittannië, Luxemburg, 1966, blz. 21-23; H. DE PAGE, Traité, II, nr. 930; P. DURAND, La politique contemporaine de sécurité sociale, Parijs, 1953, nr. 17.

(2) Zo kan moeilijk geloofwaardig worden dat een kiem van de werkgeversaansprakelijkheid op grond van de idee van een "risque profit" reeds aanwezig is in de toespraak voor het Tribunaat van BERTRAND de GREVILLE : "C'est d'abord parce que c'est le service dont le maître profite qui a produit le mal qu'on le condamne à réparer" (A. FENET, op. cit., blz. 476); zie ook : M. DOMAT, Les lois civiles dans leur ordre naturel, Parijs, 1777, II, titel 8, sectie 4.

(3) ... ook i.v.m. de artikelen 1384-1386 C. civ.; aldus M. TREILHARD over de aansprakelijkheid voor anderen : "Ainsi réglée, la responsabilité est de toute justice. Ceux à qui elle est .../...

lijkste activiteiten van die tijd, het vervoer en de handenarbeid, een afwijkend aansprakelijkheidsregime werd ingesteld : artikel 1385 over schade door dieren veroorzaakt en artikel 1386 over instorting van gebouwen. Voor de handenarbeid werd dit regime als vanzelfsprekend aangepast aan de mechanisering in de jaren rond de laatste eeuwwisseling, voor het vervoer niet. Het is niet uitgesloten dat, van op afstand beschouwd en in het licht van verwezenlijkingen op vergelijkbare domeinen (vooral arbeidsongevallen, maar ook ongevallen in mijnen, met kernenergie, met luchtvaartuigen...) het al die jaren handhaven van de foutstandaard juist niet in de lijn lag van de bedoelingen van de codificatoren van 1804 - zoals steeds opnieuw ter verdediging wordt aangevoerd -, en dat het testament dat ze ons nalieten met meer eerbiediging van hun wil zou zijn uitgevoerd indien de verkeersaansprakelijkheid was geobjectiveerd door op de vervoermiddelen van deze eeuw - de auto's - analoge regels te gaan toepassen als op de vervoermiddelen van de vorige eeuw - de dieren (artikel 1385 B.W.) (1). Daarover meer in de volgende paragraaf.

§ 2. Ontoereikendheid van de foutaansprakelijkheid in de ge-industrialiseerde samenleving. De risicoleer.

14 In het algemeen

In de decennia vóór de laatste eeuwwisseling, toen de bewerktuiging (het machinisme) eerst het bedrijfsleven, later het vervoer en meteen ook het ganse maatschappijbeeld is gaan omvormen, werd de foutaansprakelijkheid voor het eerst geconfronteerd met haar eigen ontoereikendheid tot oplossing van de ongevallenproblematiek. De eenvoudige formule van artikel 1382 B.W., die, zo leek

.../...

imposée ont à s'imputer, pour le moins, les uns de la faiblesse, les autres de mauvais choix, tous de la négligence; heureux encore si leur conscience ne leur reproche pas d'avoir donné de mauvais principes et de plus mauvais exemples" (A. FENET, op. cit., blz. 467).

(1) Men leze in dit verband : Parl. Besch., Kamer, zitt. 1936-1937, nr. 43, blz. 7.

het toch, kon bogen op stevige pijlers als menselijke vrijheidszin en vergeldende rechtvaardigheid en door de codificatoren was geput uit "la raison, la sagesse, l'équité naturelle et les principes de la plus saine morale, bases essentielles d'une bonne et durable législation", bleek niet meer te voldoen (1). Over de redenen van die ontoereikendheid is elders voldoende geschreven, om hieronder met een samenvatting te kunnen volstaan (2) (A). Daarna wordt aandacht besteed aan de voorbereiding van de risicoleer door de rechtspraak, de formulering ervan door de rechtsleer en de toepassing ervan op bepaalde domeinen (niet nochtans op dat van de verkeersongevallen) door de wetgever (B).

A. De ontoereikendheid van de foutaansprakelijkheid in de geïndustrialiseerde samenleving

15 Redenen van de ontoereikendheid

De mechanisering heeft aanleiding gegeven tot een volledig vernieuwd maatschappijbeeld dat in de meeste van haar geleidingen meer vatbaar was voor ongevallen dan de landelijke gemeenschap van vóór de industriële omwenteling, waarvoor de foutaansprakelijkheid was geconcipieerd; men denke aan de gewijzigde arbeidsomstandigheden en vervoermiddelen, aan de concentratie van de bevolking in steden met de daaruit voortvloeiende

(1) A. FENET, op. cit., blz. 472.

(2) Inz. : C. COLLIARD, "La machine et le droit privé français contemporain", in Le droit privé français au milieu du XX siècle. Etudes offertes à G. Ripert, Parijs, 1950, I, blz. 115-134; R. DEKKERS, "L'évolution du droit civil belge depuis le Code Napoléon", in Rev. jur. Congo, 1965, blz. 7-24; A. TUNC, "Machine et protection de l'homme", in Revolution der Technik. Evolutionen des Rechts. Festgabe zum 60. Geburtstag vom K. Otfinger, Zürich, 1969, blz. 311-320; over de hedendaagse "crisis" van de foutaansprakelijkheid : R.O. DALCQ, "Problèmes actuels de la responsabilité civile", in Ann. dr., 1970, blz. 3-13; A. TUNC, "Les problèmes contemporains de la responsabilité civile délictuelle", in Rev. int. dr. comp., 1967, blz. 757-777.

toename van sociale contacten en conflicten : een welvaartstaat werd geboren met toenemende individuele mogelijkheden, belangen en behoeften (1).

De ongevallen in een gemechaniseerde samenleving zijn niet alleen talrijker en belangrijker naar hun gevolgen, ze zijn ook - en vooral - van een andere aard die zich moeilijker leent tot toepassing van de traditionele beginselen. Bij ongevallen waarbij machines zijn betrokken, is de fout vaak "anoniem" (2); bedoeld wordt dat de ongevalsomstandigheden minder inzichtelijk worden en het voor het slachtoffer moeilijker valt de fout te bewijzen : geplaatst voor de ingewikkeldheid van het gemechaniseerd gebeuren, en mede ten gevolge van de verregaande organisatie van activiteiten in groepsverband is het slachtoffer een buitenstaander die niet meer kan uitmaken waar juist het raderwerk fataal heeft gestokt en wie van de eigenaar, de bouwer, de gebruiker of de onderhouder daarvoor verantwoordelijk is. "L'accident, aldus STARCK, depuis qu'il a pris la partie de deveni r anonyme, ne désignait plus le coupable" (3); naast de breuk tussen fout en schade heeft de mechanisering vaak een onevenwicht voor gevolg tussen het bedrag van de aangerichte schade (en dus dat van de veroordeling) en het vermogen van de aansprakelijkgestelde, zodat het slachtoffer, zelfs als het in zijn vordering slaagt, op de insolventie van de schuldenaar dreigt te stuiten waartegen de foutaansprakelijkheid, in beginsel een individuele aansprakelijkheid, hem geen enkele waarborg biedt; de kleinste onvoorzichtigheid of nalatigheid kan ver-

-
- (1) In dit verband : M. PAUFFIN de SAINT-MOREL, Quelques aspects de la réparation du dommage corporel, Parijs, 1966, nr. 1.
- (2) R. SAVATIER, "Comment repenser la conception française de la responsabilité civile ?", in D., 1966, Chr., blz. 150, nr. 6.
- (3) B. STARCK, Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée, Parijs, 1947, blz. 7.

antwoordelijk zijn voor catastrofale gevolgen, hetgeen vraagtekens laat plaatsen achter de gelijkstelling, voor wat de gevolgen betreft, van alle fouten; waarbij nog komt dat ook psychologisch gezien de schadeverwekker minder geneigd zal zijn de schade aan zichzelf toe te schrijven, indien ze veroorzaakt werd door een machine, die hij immers vaak als een losstaande en door hem niet geheel te controleren kracht beschouwt.

Het noodlot wilde daarenboven, dat dezelfde factoren die het vergoedingsproces kwamen hinderen, door hun weerslag op het maatschappijbestel de nood aan vergoeding deden toenemen : omdat de arbeid voortaan gelijkgesteld werd met koopwaar, ontstond er een rechtstreeks verband tussen de duur van de geleverde arbeid en het verworven loon, zodat het wegvallen ervan, bijvoorbeeld tengevolge van een ongeval, de werknemer van zijn levensonderhoud beroofde waarvoor de arbeid bij veronderstelling de enige bron was; oude solidariteitsvormen zoals de familie, het dorp en de gilde, voorheen als het ware een natuurlijk beschermingskader voor de enkeling, beleefden een snelle achteruitgang met het verval van het gehiërarchiseerd en gestructureerd landelijk maatschappijbestel, zoals ook de van overheidswege ingerichte armenzorg die, als een uitloper van de middeleeuwse verantwoordelijkheid van de heer voor zijn onderhorigen, een vangnet had gevormd voor degenen die buiten het natuurlijk beschermingskader vielen (1).

16 Van een actieve naar een passieve veiligheid

De eis van veiligheid die in een geïndustrialiseerde samenleving aan het aansprakelijkheidsrecht gesteld wordt, is van een gans andere aard dan in de eerste helft van de negentiende eeuw. Toen

(1) Over deze aspecten : J. DUPEYROUX, op. cit., blz. 28; G. EORSI, "L'adaptation de la responsabilité civile aux exigences de la vie moderne", in Rev. dr. cont., 1963, blz. 9; H. HATZFELD, Du paupérisme à la sécurité sociale, Parijs, 1971, blz. 9.

gold dat het initiatief in geen geval ontmoedigd mocht worden en dat aan de vrijheid van handelen alleen de perken van het sociaal toelaatbare mochten worden gesteld, en dus geen begrenzungen die verband hielden met de bescherming van derden die van het handelen nadeel konden ondervinden. Anders in een ge-industrialiseerde maatschappij, die gekenmerkt wordt door een toename van de risico's en waar het leven zijn gang gaat onder de voortdurende druk van onveiligheid en onzekerheid - vanwaar de vraag naar een veiligheid die ditmaal niet met het eigen handelen verband houdt, maar integendeel een bescherming biedt tegen het handelen van anderen : een veiligheid in het ondergaan, een passieve en niet meer actieve veiligheid, die ondermeer van het aansprakelijkheidsrecht wordt verwacht (1). Daarmee gaat een nieuwe vrijheidsopvatting gepaard, door de reeds eerder geciteerde BETTREMIEUX omschreven als volgt : "La liberté de chacun est devenu l'insécurité de tous, en sorte qu'il est aujourd'hui beaucoup plus urgent de déterminer les charges de la liberté que d'en exalter les prérogatives" (2).

B. Correctie van de foutaansprakelijkheid door de risicoleer

17 De risicoleer : twee betekenissen

De risicoleer (théorie du risque) mag beschouwd worden als de eerste fundamentele herdenking van de beginselen zelf van de foutaansprakelijkheid, drie kwart eeuw na de neerlegging ervan in de Code civil. Sprekend over de risicoleer kan men twee enigszins verschillende rechtslerige strekkingen op het oog hebben. In de strikte betekenis moet de term voorbehouden blijven aan de stellingen die in de laatste jaren van de vorige eeuw geformuleerd werden tot lotsverbetering van de slachtoffers van arbeidsongevallen en waaraan de namen van de Franse auteurs SALEILLES en JOSSERAND (1897) verbonden

(1) A. TUNC, "Risques et sécurité", in J.T., 1972, blz. 457-461.

(2) P. BETTREMIEUX, Essai historique et critique sur le fondement de la responsabilité civile en droit français, Rijsel, 1921, nr. 7.

worden (1). Als theoretisch antwoord op tijdsgebonden noden zouden deze stellingen korte tijd na hun formulering hun bestaansreden verliezen met de uitvaardiging in Frankrijk (1898) en België (1903) van de eerste arbeidsongevallenwetten. Breder geformuleerd nochtans als een instrument tot aanpassing van de aansprakelijkheid aan de noden van de industriële samenleving blijft de risicoleer, ditmaal in een ruimere betekenis, een blijvende invloed uitoefenen op het denken over en het toepassen van het aansprakelijkheidsrecht in de twintigste eeuw (2). De grondgedachten van de risicoleer, dat een verlies voor rekening moet komen van de activiteit die het risico heeft doen ontstaan, kunnen doorgaan als de stuwende ideeën van de socialisering van de rechtstak in deze eeuw, en vormen, naar verder blijken zal, ondermeer nog de verantwoording van hedendaagse hervormingsvoorstellen over vergoeding van verkeersongevallen.

18 Voorbereiding van de risicoleer door de rechtspraak

De werknemers waren de eerste slachtoffers van de industriële revolutie. Niet alleen vormden ze een verarmd proletariaat dat in afwachting van de vorming van revendicatieve groepsverbanden buiten elk natuurlijk beschermingskader was komen te vallen : ook en vooral waren ze als eersten blootgesteld aan machines en ondervonden ze grote moeilijkheden om vergoed te worden, wat grotendeels verklaard wordt door de vaak onoverkomelijke bewijsmoeilijkheden, nog verscherpt doordat werkmakkers en ploegbazen weinig geneigd waren tegen de werkgever te getuigen. Daarbij kwam dat in vele gevallen de fout bij de werknemer zelf gelegen was : dat die zogenaamde fout in feite eerder aan het hoge werkritme, de lengte van de

-
- (1) R. SALEILLES, Les accidents de travail et la responsabilité civile, Parijs, 1897; L. JOSSERAND, La responsabilité du fait des choses inanimées, Parijs, 1897.
- (2) M. TEISSIERE, Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité, Parijs, 1901, inz. blz. 70-120; R. VAN LENNEP, "De socialisatie van het recht", in R.T., 1962, blz. 5-88, 153-253, 259-369, 386-552; in deze brede betekenis ook gebruikt door : H. DE PAGE, Traité, II, nr. 934; B. STARCK, Droit civil, nr. 34-90; grondige fenomenologie van het risicobegrip : P. VAN DER VORST, "Esquisse d'une théorie générale du 'Risque professionnel' et du 'Risque juridique'", in J.T., 1975, blz. 373-377 en 389-394.

arbeidsdag en de onvertrouwdheid met de techniek moest toegeschreven worden, was een beschouwing die in het traditioneel aansprakelijkheidsrecht geen plaats had. Verder was de tegenpartij in het aansprakelijkheidsgeding vaak de verzekeraar van de werkgever die het proces kon rekken en het betrokken slachtoffer in de tussentijd ongunstige voorstellen doen. En was tenslotte de aan elk aansprakelijkheidsgeding eigen belangenstrijd niet strijdig met de solidariteitsgedachte tussen werkgever en werknemer zodat de dreiging met ontslag in een tijd van werkloosheid een onoverkomelijke hinderpaal was voor het instellen zelf van de vordering?

Het mag de rechtspraak in die jaren ten goede worden geduid dat ze, geplaatst voor het dilemma van de strikte eerbiediging van de in 1804 neergelegde beginselen en de ombuiging ervan naar de noden van de slachtoffers, sedert ongeveer 1880 resoluut de tweede weg is ingeslagen. Het technisch middel daartoe was de voor de hand liggende uitholling van de foutvereiste, door de hantering van een strenge maatstaf bij de beoordeling van het gedrag van de werkgever (1).

Door SALEILLES wordt de houding van de rechtspraak in die jaren dan ook samengevat als volgt : "Ce n'est plus forcément la faute directe à laquelle se rattache l'accident, c'est l'aménagement général de l'industrie, c'est la tenue de l'usine qu'elle incrimine. On appelle faute tout infraction aux usages de l'industrie moderne, ou plutôt aux usages que la jurisprudence veut imposer à l'industrie" (2).

Voor pogingen om artikel 1385 B.W. toe te passen op machines, die men als onroerende goederen door bestemming ging bestempelen of om het vraagstuk in de contractuele sfeer

(1) Voor twee zeer sprekende voorbeelden uit de honderden gelijkaardige vonnissen en arresten die in de tijdschriften rond de eeuwwende werden gepubliceerd, zie : Brussel, 29 november 1899, J.T., 1900, kol. 736; Luik, 10 mei 1899, Pas., 1900, II, blz. 15.

(2) R. SALEILLES, op. cit., nr. 7.

te brengen, zodat in beide gevallen de bewijslast niet meer op de werknemer drukte, was in België, anders dan in Frankrijk, geen blijvend succes weggelegd (1).

19 Formulering van de risicoleer door de rechtsleer

De rechtspraak had de weg getoond, maar de uitholling van de foutaansprakelijkheid had altijd iets kunstmatigs. Dit zou de rechtsleer aanzetten tot het aanpakken van de beginselen zelf van de aansprakelijkheid en het herformuleren ervan in de risicoleer. Het nieuw uitgangspunt verschilt grondig van het vorige : het aansprakelijkheidsprobleem wordt los van elke gedachte aan vrijheid en bestraffing geformuleerd als een probleem van verdeling van risico's. Ieder ongeval plaatst de wetgever voor een voldoende feit en het enige wat nog van hem verwacht kan worden is de aanduiding van de partij die de last van het verlies definitief moet dragen overeenkomstig de rechtvaardigheidseis, die uitdrukkelijk tot een sociale rechtvaardigheid wordt verfijnd.

"La charge pécuniaire, aldus TEISSIERRE, pèsera toujours sur quelqu'un; si vous l'enlevez à l'un, ce sera pour le rejeter sur une autre. Au sense large, il y aura toujours une personne responsable. Si ce n'est pas l'auteur, ce sera la victime" (2).

De redenen die werden aangevoerd om de last van de arbeidsongevallen aan de kant van de werkgever te leggen zijn voldoende bekend : dat het billijk was dat de werkgever met de goede ook de kwade kansen van zijn activiteit moest dragen, dat het hem gemakkelijker viel de oorzaak van het ongeval (die buiten zijn macht kon liggen) te bewijzen, dat het feit dat de industrie van tevoren weet voor alle schadegevallen te moeten instaan de preventie ten goede komt.

Belangrijk voor wat volgt is het antwoord van de risicoleer op de voor de hand liggende opwerping, dat het initiatief ontmoedigd dreigt te worden als de last al te eenzijdig op de handelende

(1) Zie resp. : Rb. Brussel, 20 december 1905, Pas., 1906, III, blz. 317; Cass., 28 maart 1889, Pas., 1889, I, blz. 161.

(2) M. TEISSIERRE, op. cit., blz. 152-154; vgl. : R. SALEILLES, op. cit., nr. 4.

partij werd gelegd : reeds vóór de formulering van de risicoleer heeft de rechtspraak naar procédés gezocht om de slachtoffers niet onbeschermd te laten, en de risicoleer wil hetzelfde doel alleen maar op een systematische en de industrie meer zekerheid biedende weg nastreven; de risicoleer aanvaardt dat afbreuk wordt gedaan aan het beginsel van de integraliteit van de vergoeding, in de zin van een verdeling van het verlies over beide partijen waarbij de belangenstrijd plaats maakt voor een belangenafweging; als eindoplossing wordt het afsluiten van een aansprakelijkheidsverzekering door de werkgever in het vooruitzicht gesteld (1). Vooral deze laatste twee punten, die in de klassieke handboeken niet genoeg tot hun recht komen, zijn belangrijk voor het verder verloop van deze verhandeling : ze wijzen op een eerste doorbraak van de gedachte aan schadespreiding in plaats van loutere schadeverplaatsing - een schadespreiding die reeds bewerkt kan worden door een verdeling van de schadelast tussen beide partijen, maar vooral door een beroep op de verzekeringstechniek.

20 Wettelijke toepassingen van de risicoleer

Aan een aantal beginselen van de risicoleer werd in België, later dan in de andere Westeuropese landen, gestalte gegeven door de eerste arbeidsongevallenwet van 24 december 1903. Deze wet droeg nog grotendeels de sporen van een compromis : enerzijds ging ze in ruime mate uit van het gemeenrechtelijke vergoedingsstelsel en rondde ze de evolutie af naar automatische aansprakelijkheid, die door de rechtspraak op eigen houtje was ingezet; anderzijds werd, om de werkgevers voor de nieuwe ideeën te winnen, het beginsel van een automatische aansprakelijkheid verbonden met dat van een tot een bepaald deel gefixeerde aansprakelijkheid (op grond van de overweging dat de oorzaak van de ongevallen soms aan de kant van de werkgever en soms aan die van de werknemer gelegen is), waarbij bepaalde schadeposten (morele schade, zaakschade) werden geweerd en andere nauwkeu-

(1) Voor een bondig overzicht van deze en andere argumenten, moge verwezen worden naar : G. MARTY en P. RAYNAUD, Droit civil, II, vol. 1, nr. 371.

rig omschreven en met beperkende maatregelen werden omringd (1).

De weerslag van de risicoleer in het geschreven recht bleef niet tot de arbeidsongevallen beperkt. Zonder in te gaan op de discussie of niet reeds vormen van aansprakelijkheid buiten fout bestaan in de wet van 10 vendémiaire van het jaar IV of in het op 6 april 1908 ingevoerd artikel 340 B.W. (aangaande de vordering tot levensonderhoud van onwettige kinderen), kan de volgende opsomming worden gegeven van aan bijzondere regelingen onderworpen schade : schade ontstaan naar aanleiding van electriciteitsdistributie, schade toegebracht aan de oppervlakte door werkzaamheden in mijnen en groeven, schade door buitenlandse luchtvaartuigen en zelfs door ruimtetuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, kernschade en bepaalde milieuschade (2)

Tussen deze gevallen bestaat een merkwaardige analogie. Telkens was de foutaansprakelijkheid tekort geschoten omdat het slachtoffer, geplaatst tegenover voor hem ondoorzichtelijke en veelal nieuwe technieken, vaak niet slaagde in de bewijslevering van fout of causaliteit en omdat de schadeomvang meestal buiten verhouding stond tot de aard van de fout of tot het vermogen van degene aan wie ze werd toegeschreven. Voor deze technieken of uitbatingen heeft de wetgever dan telkens een stelsel ontworpen waarbij (a) het slachtoffer zich enkel door zich op zijn schade te beroepen kan wenden tot (b) een in de wet nauwkeurig omschreven persoon naar wie de aansprakelijkheid wordt gekanaliseerd (respectievelijk de exploitant of de eigenaar van electriciteits-

(1) Over de historische context en de band met het "gemeenrecht" : J. VIAENE, "Arbeidsongevallen en beroepsziekten", in De ontwikkeling van de wetgeving van sociale zekerheid (1970-1976), Brussel, 1977, blz. 214; L. ELAUT, "De Wet van 24 december 1903 op de vergoeding van schade ten gevolge van arbeidsongevallen. Privaatrecht, sociaal recht of publiek recht ?", in R.W., 1974-1975, kol. 1009-1113.

(2) H. DE PAGE, Traité, II, nr. 934 .

leidingen, de concessionaris van mijninrichtingen, de exploitant van het vliegtuig of van de kerninstallatie) en die van zijn kant(c) door de wettelijke aanspraakbeperking vaak de mogelijkheid geboden wordt en soms zelfs de verplichting opgelegd om zich tegen die aanspraken te verzekeren. Ook hier, zoals voor arbeidsongevallen, neemt de aansprakelijkheidsregeling eerder de vorm aan van een belangenafweging dan van een belangenstrijd : vooral wanneer de aansprakelijkheid verzekerd is, wordt aan de slachtoffers de dubbele zekerheid verschaft van een debiteur te kunnen aanspreken en van zich op deze te kunnen verhalen; maar tevens dat de zorg om genoemde technieken en uitbatingen vooral in hun vroege ontwikkeling niet af te remmen - en dus bijvoorbeeld de democratisering van de burgerluchtvaart of het vreedzaam gebruik van de kernenergie niet in de weg te staan - door een te strakke vergoedingsplicht (1).

21 Geen (wettelijke) toepassing van de risicoleer op verkeersongevallen

De schuldloze aansprakelijkheid is in ons land door de wetgever niet toegepast op verkeersongevallen, anders dus dan in de meeste Westeuropese staten, die haast zonder uitzondering een stelsel hebben ingevoerd dat bij ongevallen tussen gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers de risicoleer in meerdere of mindere mate in het voordeel van deze laatsten laat spelen (2). In die landen werd al gauw ingezien dat de moeilijkheden die de verkeersslachtoffers ondervonden om vergoed te geraken niet grondig verschilden van die van de werknemers, en de eerste Europese autoongevallenwetten dateren van kort na

(1) Aldus uitdrukkelijk i.v.m. luchtverkeer : R. GOLDSTEIN, "La Convention de Rome et l'évolution du droit aérien international", in J.T., 1950, blz. 134; i.v.m. kernenergie : H. COUSY, "Een nieuwe vorm van schuldloze aansprakelijkheid : aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door het vreedzaam gebruik van kernenergie", in Jura F., 1974-1975, blz. 47, nr. 14.

(2) Naast België, laten ook het Verenigd Koninkrijk en Ierland de verkeersschade door algemene beginselen beheersen (R.O. DALCQ, "Problèmes actuels de la responsabilité civile", in Ann.dr., 1970, blz. 10).

de arbeidsongevallenwetten en werden in dezelfde elan aangenomen (zie nr. 55). In België heeft de rechtsleer uit die jaren wel degelijk de band gezien tussen beide reeksen van ongevallen. Zo luidde de volledige titel van het in 1884 uitgegeven boek van SAINCTELETTE : "De la responsabilité et de la garantie. Accidents de transport et de travail", en schreef PICARD dertig jaar later in een bombastisch voorwoord : "que de provocations à faire apparaître ce démon persécuteur (= l'accident), rien que dans ces deux facteurs jadis si restreints, présentement en fonctionnement multitudinaire : l'industrie et la circulation" (1). Ook op wetgevend vlak heeft het in ons land aan voorstellen tot wijziging (in de zin van objectivering) voor de verkeersaansprakelijkheid niet ontbroken, maar werd tenslotte steeds naar de traditionele beginselen teruggегреpen, zoals blijkt uit wat volgt in dit en de volgende nummers.

22 Mislukte pogingen tot toepassing van de risicoleer op verkeersongevallen : de periode 1906-1909

Een eerste voorstel tot invoering van een bijzondere autoöngevallenwet werd op initiatief van MAGNETTE ingediend in 1906 (2). De voorgestelde tekst gaf blijk van een bijzondere gestrengheid tegenover de automobilisten : niet alleen werd elke schade die aan personen of zaken is toegebracht door middel van een autovoertuig geacht veroorzaakt te zijn door de schuld van de bestuurder, maar daarenboven werd een beroep gedaan op de oude gedachte van de burgerlijke straf door het bedrag van de veroordeling te stellen op het dubbel van de toegebrachte schade. Het grootste deel van dit bijkomend bedrag zou dan bestemd zijn voor een door de staat beheerde gemeenschappelijke verzekeringskas ten behoeve van slachtoffers van ongevallen veroorzaakt door niet geïdentificeerde bestuurders. De zeer ongunstige en haast vijandige bejegening van de bestuurders moet gezien worden in de toenmalige tijdsgeest die het automobilisme nog grotendeels als een nutteloze sport beschouwde en de meeste beoefenaars ervan als te bekampen "snelheidsmaniakken" (3).

(1) Voorwoord op : P. GERARD, Des accidents survenus aux personnes, Brussel, 1916, blz. III.

(2) Parl. Besch., Senaat, zitt. 1906-1907, blz. 6.

(3) "Toutes ces circonstances ont fait naître, on ne peut que le constater, un vif courant d'antipathie et une profonde irritation contre le genus tout entier des automobilistes et contre le sport lui-même en général" (Parl. Besch., Senaat, zitt. 1906-1907, blz. 3).

De Commissie van Justitie bracht twee jaar later een uitgebreid en zeer lezenswaardig verslag uit, dat eindigde op een veel gematigder voorstel waarin een compromis werd nagestreefd tussen de belangen van het automobilisme (waarvan thans de utilitaire veel meer dan de sportieve waarde wordt benadrukt) en de veiligheid van de burgers (1). Dit evenwicht werd door het gemeen aansprakelijkheidsrecht niet bereikt, zodat het de wetgever behoorde "à intervenir avec sagesse et pondération, pour assurer la concordance de ces obligations réciproques". Weliswaar bestond zoals in het eerste voorstel de aansprakelijkheid van de bestuurder "onafhankelijk van elk verzuim van zijnen wege", doch ze was thans beperkt tot het bedrag van 30.000 fr., kon door het bewijs van toeval of overmacht (waarin begrepen de schuld van het slachtoffer) worden afgeschud en werd draagbaar gemaakt door een verplichte aansprakelijkheidsverzekering. Kenmerkend voor die pionierstijd waren wel de aangevoerde argumenten tot omkering van de bewijslast : enerzijds werd vooral gedacht aan tekortkomingen in de techniek die door het slachtoffer als buitenstaander omzeggens niet te bewijzen viel; anderzijds werd de eigenaar van een motorrijtuig nog steeds geacht zich in een voordeliger vermogenstoestand te bevinden zodat de eventuele gerechts- en expertisekosten best op hem werden gelegd. De plafonnering van de vergoeding volgde uit de beginselen van de risicoleer en moest vooral verzekering tegen redelijke premies mogelijk maken.

Het verslag en het nieuwe ontwerp werden aan de openbare vergadering van de Senaat voorgelegd in 1909 (2). Bij het lezen van de teksten en van de besprekingen in de Senaat ontkomt men niet aan de indruk dat het zorgvuldig opgesteld en uitvoerig gestaafde verslag niet de aandacht bekwam die het verdiende : de werkelijkheidszin ging soms verloren achter een scherm van haast poëtische bevliegingen (3) of theoretische beginselverklaringen, die de debatten nodeloos verlengden en bij momenten meer tot hilariteit dan tot sereniteit aanleiding gaven (4). Merkwaardig is verder dat de commissieleden zich tegelijk te verdedigen hadden tegen woord-

(1) Parl. Besch., Senaat, zitt. 1907-1908, blz. 139 e.v.

(2) Parl. Hand., Senaat, zitt. 1908-1909, blz. 187 e.v.

(3) "Le belge, par la douceur de son tempérament, a une horreur instinctive des catastrophes sanglantes. Malgré l'acrimonie de nos divisions politiques, devant le cercueil d'une victime tous les coeurs se confondent dans un même sentiment de patriotique douleur" (l.c., blz. 190).

(4) Herhaaldelijk vermeldde de opsteller van de Parl. Hand. : "rires" of "hilarités"....

voerders die het ontwerp te streng of te lankmoedig vonden, doch bovenal tegen valse profeten die meenden dat het voetgangersprobleem weldra voorbijgestreefd zou worden door verbetering van wegen en wagens : "le danger va tous les jours en diminuant..." (1).

Op 15 juni 1909 werd de voorgestelde aansprakelijkheidsregeling verworpen met 40 stemmen tegen 23, en ging de ganse kwestie voor twee decennia aan de belangstelling van de wetgever voorbij.

23 Mislukte pogingen tot toepassing van de risicoleer op verkeersongevallen : de periode 1932-1955

In de periode 1932-1955 werden meerdere ontwerpen ingediend tot wijziging van het vergoedingsregime van autoöngevallen. Nu eens lag de nadruk op de verzekering, dan weer op de aansprakelijkheidsregeling zelf. Deze kwarteeuw van zoeken, daarbij nog door herhaalde kamerontbindingen en door de tweede wereldoorlog onderbroken, zou zijn sluitstuk vinden in de wet van 1 juli 1956 op de verplichte motorrijtuigverzekering.

Door SINZOT werd op 2 augustus 1933 een wetsvoorstel ingediend, dat in zijn eenvoud het traditionele tweeluik liet zien : automatische aansprakelijkheid van de bestuurder, verplichte dekking ervan door een verzekering (2). Uit zijn toelichting blijkt dat SINZOT zijn ideeën vooral ontleende aan buitenlandse wetgevingen, aan de evolutie die zich op datzelfde ogenblik in de rechtspraak scheen te voltrekken in de richting van de door Procureur-Generaal LECLERC aangewezen weg, en aan de redenen voor het mislukken van het wetsvoorstel MAGNETTE dat in zijn overdreven gestrengheid een uiting was van een thans voorbijgestreefd veralgemeend wantrouwen tegen de auto. Over dit wetsvoorstel werd nochtans geen verslag uitgebracht, zodat het tengevolge van de daaropvolgende kamerontbinding als niet bestaand moet worden beschouwd.

Een uitgebreider wetsontwerp werd in de daaropvolgende jaren uitgewerkt door het Vast Comité van de Raad voor Wetgeving

(1) Zelfs KEESEN, een der voornaamste verdedigers van het ontwerp, toont zich een slecht toekomstvoorspeller waar hij meent dat het probleem zich met de tijd vanzelf zal oplossen, maar acht "voorlopig" een wetswijziging opportuun, aangezien "l'avenir nous échappe, le présent seul nous appartient" (Parl. Hand., Senaat, zitt. 1908-1909, blz. 190).

(2) Parl. Besch., Kamer, zitt. 1932-1933, nr. 188.

(1). Na een grondige studie kwam het Comité tot volgend voorstel : in het Burgerlijk Wetboek zou, na artikel 1385 (dat handelt over de aansprakelijkheid voor dieren) eenvoudig een artikel 1385 bis worden ingevoerd, dat moest luiden als volgt : "De bestuurder van een motorrijtuig is verantwoordelijk voor de schade door dat voertuig veroorzaakt. Die verantwoordelijkheid bestaat niet meer wanneer de bestuurder bewijst dat hij het feit, dat er aanleiding toe gegeven heeft, niet heeft kunnen beletten en, desgevallend, dat de schade niet aan een gebrek van het voertuig te wijten is. Zij bestaat nog slechts in een door de rechter te bepalen verhouding, indien gebleken is dat de schade gedeeltelijk door de schuld van het slachtoffer werd veroorzaakt".

De door het Comité gevolgde werkwijze, die erin bestaat geen afzonderlijke wet te maken doch integendeel broksgewijs haar hervorming te spreiden over een brede waaier van bestaande wetten, voorziet inlassing van een verzekeringsplicht in de wet van 1 augustus 1899 inzake het verkeersreglement, en aanpassing van het Strafwetboek in de zin van een beperking van de toepassing van de artikelen 418 e.v.

In de memorie van toelichting werd sterk benadrukt dat de voorgestelde hervormingen niet meer waren dan een toepassing op de nieuwe vervoermiddelen (de auto's) van de regel die in 1804 werd ontworpen voor de toenmalige vervoermiddelen (de paarden). Verder werd met klem voorgehouden dat niet een risico-aansprakelijkheid maar enkel een weerlegbaar schuldvermoeden op de bestuurder rustte, met de klaarblijkelijke bedoeling de struikelsteen van het ontwerp MAGNETTE (de theoretische grondslag van het stelsel) te ontlopen. Vervallen door een ontbinding van de kamer, werd het ontwerp in 1939 opnieuw ingediend, maar de wereldoorlog dreigde en zou weldra de aandacht opeisen voor andere dan verkeersproblemen.

Het wetsvoorstel "betreffende de verantwoordelijkheid inzake verkeersongevallen en de verplichte verzekering van de houders van nummerplaten van motorvoertuigen" werd na acht jaar onderbreking door BUISSERET uit de vergeethoek gehaald en opnieuw ingediend, samen met een door Baron de DORDOLET ingediend voorstel tot enting van een verzekeringsplicht op een overigens ongewijzigd aansprakelijkheidsbeginsel (2). Deze laatste gedachte (behoud van artikel 1382 B.W. als aansprakelijkheidsgrond, doch gekoppeld aan een opgelegde verzekering) zou gaandeweg de bovenhand

(1) Parl. Besch., Kamer, zitt. 1936-1937, nr. 43.

(2) Resp. : Parl. Besch., Senaat, zitt. 1947-1948, nr. 72 en zitt. 1946-1947, nr. 285.

halen op de stuwingen naar een meer fundamentele wijziging van het aansprakelijkheidsrecht. Men raakte hoe langer hoe verder verwijderd van de in 1906 door MAGNETTE als noodzakelijk en dringend verkondigde herwerking van het ganse pakket van regels die met verkeersongevallen te maken hadden. De door CHARPENTIER neergelegde ontwerpen beoogden enkel nog de invoering van een verzekeringsplicht (1), en toen België er zich op 7 januari 1955 bij Verdrag tegenover zijn Beneluxpartners toe verbond binnen de zes maanden een verzekering op te leggen, was het behoud van het bestaande aansprakelijkheidsrecht een voldongen feit. Het rapport van de Commissie van Justitie bij het ontwerp dat later de wet van 1 juli 1956 op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen zou worden, vermeldt nog terloops en als een vanzelfsprekendheid dat de aansprakelijkheid blijft beheerst worden door de klassieke regels van het Burgerlijk Wetboek (2).

§ 3. Twintigste eeuw : gewijzigde interpretatie in de foutaansprakelijkheid ten gunste van de (verkeers-)slachtoffers

24 Ontwikkeling van de "gemeenrechtelijke" aansprakelijkheid, niet uit wetswijzigingen af te lezen

In deze paragraaf wordt de geschiedenis geschreven van de "gemeenrechtelijke" aansprakelijkheid in de twintigste eeuw, en meer bepaald de ontwikkeling ervan onder invloed van de wijziging van het maatschappijbeeld, die in de vorige paragraaf is geschetst en de foutaansprakelijkheid met haar ontoereikendheid confronteerde en tot aanpassing aanzette. Als enkel op de wetteksten uit het B.W. wordt voortgegaan is niet meteen duidelijk dat er inderdaad een grondige aanpassing is geweest : op de inlassing van artikel 1386 bis en de vervanging van de aansprakelijkheid van de vader door die van beide ouders na, bleven de artikelen 1382 tot 1386 B.W. ongewijzigd.

In feite nochtans is dit immobilisme slechts schijn en is de metamorfose die het aansprakelijkheidsrecht in deze eeuw onder-

(1) Parl. Besch., Senaat, buit.-zitt. 1954, nr. 1.

(2) Pasin., 1956, blz. 473.

ging spectaculair. Ze is echter overwegend het werk van de rechtspraak, daarbij gesteund door de rechtsleer, en van de praktijk, die bij de interpretatie en het gebruik van een formeel onveranderd gebleven regel in feite nieuwe wegen zijn ingeslagen en bij stilzitten van de wetgever zelf de foutaansprakelijkheid hebben aangepast aan de nieuwe noden. Het onderzoek in deze paragraaf zal grotendeels de stevige basis moeten missen van wettelijke mijlpalen en vooral de rechtspraak tot voorwerp hebben die, in voortdurend contact met de sociale noden, deze rechtstak als het ware van binnenaf herdacht heeft. In weinig andere rechtsdisciplines is zo duidelijk de polsslag van het maatschappelijk leven en denken voelbaar, als in het leerstuk van de onrechtmatige daad, waar de wetgever zich in 1804 beperkt heeft tot het stellen van een algemeen beginsel - dat de fout in verantwoordelijkheidsvragen de maat is van alle dingen - en de verdere uitbouw aan de rechtspraak heeft overgelaten (1).

In deze paragraaf wil vooral de essentie van deze socialiseringsbeweging duidelijk gemaakt worden : haar oorzaak, haar stuwende ideeën, en enkele van haar voornaamste uitingen op het domein van de verkeersschade. Want het feit dat verkeersschade, ondanks pogingen daartoe, niet is losgewerkt uit de "gemeenrechtelijke" aansprakelijkheid heeft haar deelachtig kunnen maken aan de evolutie die deze "algemene beginselen" in deze eeuw hebben ondergaan, en die vooral de slachtoffers ten goede kwam.

25 Ten eerste : een schaalvergroting van de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid

Het meest opvallend is zeker de spectaculaire schaalvergroting door een toename van de gevallen van aansprakelijkheid : ten tijde van de codificatie in 1804 liet niets voorzien dat vijf artikels uit de Code civil, die ergens verloren waren geplaatst in het wetboek en die nagenoeg zonder betwisting waren neerge-

(1) Hierover : R.O. DALCQ, "Sources et finalité du droit de la responsabilité civile ou de la responsabilité pour faute à la responsabilité objective", in Responsabilité professionnelle et assurance des risques professionnels, Brussel, 1975, blz. 24-25.

schreven, een eeuw later stof zouden beginnen bieden voor een omvangrijke en zelfstandige rechtsdiscipline, onderwerp van talrijke hand- en leerboeken en naslagwerken, aan de rechtsfaculteiten voorwerp van afzonderlijke leergangen, discussiepunt in ontelbare rechterlijke uitspraken en rechtslerige noten. Het beginsel van het instaan voor foutief veroorzaakte schade is een centraal leerstuk van ons recht geworden, dat zijn schaduw steeds verder afwerpt. "Ce principe, aldus JOSSERAND, tend à occuper le centre du droit civil, donc du droit tout entier, en chaque matière, dans toutes les directions, c'est à lui que l'on aboutit dans le droit public comme dans le droit privé, dans les domaines des personnes ou de la famille comme dans celui des biens; il est de tous les instants et de toutes les situations; il devient le point névralgique commun à toutes nos institutions" (1-2).

(1) Geciteerd door H. en L. MAZEAUD en A. TUNC, Traité, I, nr. 15/2.

(2) Een toename van het aantal ongevallen, gekoppeld aan steeds minder berusting bij de slachtoffers en steeds meer vindingsrijkheid bij hun raadslieden heeft het kwantitatief belang van het stelsel doen toenemen, zowel wat het aantal processen als wat de omvang van de toegekende bedragen betreft. Processen die vroeger ondenkbaar waren, worden op onze dagen, en met succes, gevoerd (voorbeelden: A. TUNC, "Risques et sécurité", in J.T., 1972, blz. 457). Artikel 1382 B.W. is een algemene regel van sanctionering geworden die de onaantastbaarheid van bepaalde groepen (geneesheren, advocaten, notarissen) en van de staat in twijfel heeft gesteld, die de visie van het recht op bepaalde instellingen als verlovings- en huwelijksrecht heeft beïnvloed, die een toetssteen is geworden van de uitoefening van subjectieve rechten door de leer van het rechtsmisbruik. Deze "cascade des responsabilités" is nochtans niet zonder gevaren: op bepaalde domeinen waar door de wet onder omschreven voorwaarden uitdrukkelijk een sanctie is voorzien, wordt door de benadeelden daarenboven soms een beroep gedaan op de foutaansprakelijkheid als bijkomende of subsidiaire sanctie. De Franse auteur H. MAZEAUD heeft terecht deze "absorption des règles juridiques par le principe de la responsabilité civile" aan de kaak gesteld: de bijzondere regel moet in beginsel op de algemene regel de bovenhand blijven halen (H. MAZEAUD, "L'absorption des règles juridiques par le principe de la responsabilité civile", in D.H., 1935, Chr., blz. 5-8).

26 Ten tweede : ondoorzichtigheid en onzekerheid van het aansprakelijkheidsrecht

Het aansprakelijkheidsrecht van deze tijd wordt verder gekenmerkt door een hoge graad van ondoorzichtigheid en onzekerheid (1). De aspecten waarover door de auteurs volledig overeenstemming is bereikt, zijn niet talrijk. Men kan de complexiteit van het leerstuk grotendeels uitleggen door het gebruik door de wet van vage en door haar niet gedefinieerde begrippen als fout, schade en oorzakelijk verband; verder ook door de antagonistische structuur en de conflictueuze aard van het stelsel waarbij in een onderlinge belangenstrijd de ene partij noodzakelijk verliest wat de andere wint, hetgeen tot een voortdurende invraagstelling leidt van wat schijnbaar verworven was.

Dit gemis aan eenduidigheid laat zich niet alleen voelen bij de toepassing op concrete ongevalssituaties van de vage begrippen uit de wet; het komt ook boven als een algemeen waarde-oordeel wil uitgesproken worden over de wijze waarop de aansprakelijkheid op onze dagen haar rol vervult van "vergoeding van de onschuldige door de schuldige". En in zekere zin wordt het verder verloop van deze verhandeling erdoor getekend : op hetzelfde ogenblik dat door binnen- en buitenlandse auteurs bezwaren worden aangevoerd tegen de aansprakelijkheid zoals ze toegepast wordt op het gemotoriseerd verkeer en door sommigen zelfs een overname van haar vergoedende functie door instellingen als ver-

-
- (1) Bekend is de inleiding van H. DE PAGE : "L'interprète qui, à notre époque, pénètre dans le domaine de la responsabilité civile, ne peut se défendre, dès ses premières investigations, de se rappeler le vers célèbre que Dante place sur la porte de l'Enfer : *Lasciate ogni speranza, voi che'ntrate* 'Vous qui entrez, laissez toute espérance'. C'est qu'en effet, cette partie du droit offre, non seulement au point de vue sociologique ou philosophique, mais encore, et principalement même peut-on dire, en droit positif, le spectacle le plus étonnant qui soit. C'est la matière qui, de nos jours, est peut-être la plus fréquemment appliquée, c'est donc logiquement celle qui devrait nous offrir les solutions les plus stables et les plus incontestées. Et pourtant, c'est en matière de responsabilité civile que règne, à tous points de vue et pour toutes les sources du droit - loi, doctrine, jurisprudence -, l'anarchie la plus complète, atteignant même - disons-le franchement - un degré qui ne se rencontre dans aucune autre partie du Code" (Traité, II, nr. 901).

zekering of sociale zekerheid als mogelijk en zelfs als wenselijk in het vooruitzicht wordt gesteld, kan - vaak door dezelfde auteurs - niet zonder meer worden voorbijgegaan aan haar grondbeginselen, zoals de regel van het instaan voor bedreven fouten als ordeningsbeginsel voor het maatschappelijk verkeer en de rechtvaardigheidseis van een integrale schadeloosstelling.

27 Ten derde : objectivering, collectivisering, humanisering en socialisering van de aansprakelijkheid

Het derde kenmerk is moeilijker te omschrijven - zo moeilijk zelfs dat de rest van deze paragraaf nodig zal zijn om de stuwende ideeën en de voornaamste uitingen ervan aan de orde te stellen. Bedoeld wordt namelijk de inhoudelijke algemene gerichtheid die door de rechtsleer als de rode draad uit het kluwen van rechterlijke uitspraken wordt ontsponnen en die soms als een objectivering, een socialisering, een collectivisering of een humanisering van de aansprakelijkheid wordt aangeduid (1). Daarmee wordt dan verwezen naar een verandering van mentaliteit, van aanzijn die de aansprakelijkheid ondergaat nu ze niet zozeer meer vanuit de betrachting van een actieve maar van een passieve veiligheid wordt geïnterpreteerd en daardoor een ommekeer beleeft in haar uitgangspunt, in haar functie : van een bestraffing van schuldig handelen naar een omvangrijke dekking van nieuwe noden. "C'est que la responsabilité civile a changé de sens, aldus SAVATIER over deze ommekeer, et les mots : 'changer de sens' doivent être pris dans toute leur force; non seulement la responsabilité, telle que nous tendons aujourd'hui à la concevoir, est autre chose que la responsabilité traditionnelle, mais elle la prend, pour ainsi dire, à revers. Alors que dans la responsa-

(1) Men leze hierover inz. : R.O. DALCQ, op. cit.; R. SPILMAN, Sens et portée de l'évolution de la responsabilité civile depuis 1804, Brussel, 1955; R. SAVATIER, Du droit civil au droit public à travers les personnes, les biens et la responsabilité civile, Parijs, 1950, blz. 99-168; id., Les métamorphoses économiques et sociales du droit civil d'aujourd'hui, Parijs, 1964, 1^o série, nr. 281 bis, blz. 341; R. DEKKERS, "L'évolution du droit civil belge depuis le Code Napoléon", in Rev. Jur. Congo, 1965, blz. 7-24; E. VAN DIEVOET, "Onrechtmatige daad en burgerlijke verantwoordelijkheid in België en Nederland van 1804 tot 1936", in R.T., 1936, blz. 503-511; H., L. en J. MAZEAUD, Leçons de droit civil, II, 1, Parijs, 1973, blz. 327-337; B. KALONGO, op. cit., blz. 164.

bilité traditionnelle, tout est centré sur la dette de responsabilité, dans la responsabilité d'aujourd'hui, tout arrive à se centrer sur la créance de responsabilité" (1).

Welke de elementen zijn die zich vanuit deze nieuwe gezichtshoek uit de menigvuldigheid van uitspraken aftekenen, vonden we opnieuw het duidelijkst vertolkt bij dezelfde Franse auteur, die we daarom best zelf weer aan het woord laten : "Progressivement pourtant, et par vagues successives, ce brouillard s'ouvre devant les réalisations de la loi et de la jurisprudence; et l'on croit pouvoir discerner, avec assez de netteté, les grandes lignes d'une construction qui se profile", en verder "Deux lignes générales nous paraissent la guider. Dictées par un nouveau donné social, elles sont à base de sentiment. Elles cristallisent de nouvelles conceptions de l'équité, qui se font jour, de plus en plus nettement, dans la conscience contemporaine. L'une est déjà très claire; c'est que tout dommage accidentel subi par un individu ou un groupe d'individus appelle socialement et humainement réparation : et cela d'une manière plus impérative quand la victime en est une personne, que lorsque le dommage est seulement pécuniaire. L'autre idée (...) c'est qu'en définitive, le corps social apparaît comme le débiteur général de ces réparations individuelles" (2).

Als de mist is opgetrokken over het werk van de rechtspraak blijkt dat de door haar bewerkte socialisering, humanisering, collectivisering of objectivering dus in twee bewegingen kan worden ontleed.

De eerste beweging is erop gericht de vergoedingskansen van de gelaedeerden te vergroten door een toename van de gevallen van aansprakelijkheid die niet alleen rechtstreeks evenredig is met de toename van het ongevallenaantal, maar ook en vooral een gevolg is, zo wil hierna onder A aangetoond worden, van een inhoudelijke herdenking van de aansprakelijkheid, in het bewustzijn dat het in de samenleving van deze eeuw om een nieuw type van ongevallen gaat, waarbij het belang van de slachtoffers, naar de woorden van DEKKERS, een "overheersend belang" is geworden (3).

(1) R. SAVATIER, "Personnalité et dépersonnalisation de la responsabilité civile", in Mélanges offerts à M. Laborde-Lacoste, Bordeaux, 1963, blz. 323.

(2) Id., Les métamorphoses économiques..., blz. 332-333; zie ook : Id., "Vers la socialisation de la responsabilité et des risques individuels", in D.H., 1931, Chr., blz. 9.

(3) R. DEKKERS, "Overheersende belangen", in R.W., 1955-1956, kol. 1368-1372, nr. 20-27; zie ook : R. SAVATIER, "Comment repenser la conception française actuelle de la responsabilité civile ?", in D., 1966, Chr., blz. 151, nr. 10; H. DE PAGE, Traité, II, nr. 931; H., L. en J. MAZEAUD, Leçons de droit civil, II, 1, nr. 389.

Maar met deze eerste beweging is niet alles gezegd in de wereld van de aansprakelijkheid, waarvoor soms het beeld wordt gebruikt van een weegschaal in evenwicht tussen tegengestelde belangen en waarbij, wil het evenwicht niet verbroken worden een evolutie met betrekking tot de ene pool van de verbintenis (de schadelijder) gecompenseerd dient te worden door een evolutie ten aanzien van de andere pool (de schadeverwekker) (1). Willen de belangen van deze laatste partij niet zonder meer opgeofferd worden aan die van de andere en wil door de uitbreiding van de aansprakelijkheidsgevallen het rechtvaardigheidsprobleem niet verplaatst worden naar de kant van de schadeveroorzaker, diende aan diens kant een tegengewicht gezocht, dat gevonden werd in de depersonalisatie van de vergoedingsplicht, die door SAVATIER aan het einde van de aangehaalde passage nogal ver wordt gezocht en in feite tot dusver vooral door een beroep op de aansprakelijkheidsverzekering, maar ook door andere procédés is nagestreefd - zoals hierna onder B aangetoond.

A. Eerste beweging : streven naar een ruimere slachtofferbescherming

28 De aansprakelijkheid voor schade, toegebracht door een zaak

De meest spectaculaire ingreep in de schuldaansprakelijkheid onder invloed van de mechanisering was ongetwijfeld de ware ontdekking in de laatste jaren van de vorige eeuw van de laatste zinsnede van het eerste lid van artikel 1384 B.W., waarin te lezen staat dat men tevens aansprakelijk is voor schade veroorzaakt "door de daad van zaken die men onder zijn bewaring heeft" (2). Op deze lapidaire uitspraak, in feite eerder een stijlfiguur die in de geest van de opstellers in 1804 geen andere betekenis had dan

(1) G. MARTY en P. RAYNAUD, Droit civil, II, 1, nr. 373; R. SAVATIER, Personnalité et dépersonnalisation..., blz. 340.

(2) C. COLLIARD, "La machine et le droit privé français contemporain", in Le droit privé français au milieu du XX siècle, Etudes offertes à G. Ripert, Parijs, 1950, blz. 134.

de overgang vloeiend te maken tussen de algemene regel van aansprakelijkheid voor eigen handelen en de in de volgende artikelen beschreven gevallen van verantwoordelijkheid voor zaken of personen (1), werd een algemene regel gevestigd - "la construction la plus hardie dont peut s'enorgueillir notre droit" (2) - van aansprakelijkheid voor schade, toegebracht door zaken. Nadat het leerstuk in Frankrijk ontworpen was met het oog op de ^{lo}stverbetering van slachtoffers van arbeidsongevallen (3), en nadat een lange weg was afgelegd om de voorwaarden ervan te preciseren, werd aan de toepassing in dat land de beslissende stoot gegeven door een Cassatie-arrest dat de nieuwe beginselen toepaste op de gevolgen van een autoöngeval : voortaan zouden verkeersslachtoffers volstaan met het bewijs te leveren van hun schade en van het feit dat die schade door middel van een zaak, zoals een auto, was toegebracht (zie nr. 56). De Belgische cassatierechtspraak is de Franse slechts een eindweegs gevolgd. Naar Belgisch recht moet het verkeersslachtoffer, naast de schade en het oorzakelijk verband, ook een gebrek in de zaak bewijzen; naar deze opvatting blijft de bedoelde zinsnede van artikel 1384 B.W. dus gegrond op de schuldgedachte, met dien verstande dat sinds 1904 de fout kan afgeleid worden uit het feit dat de zaak, door middel waarvan de schade is toegebracht, een gebrek vertoonde, zodat wie het gebrek bewijst, de fout bewijst (4). Maar ook dit bewijs kan moeilijk zijn en de (vooral lagere) rechtspraak heeft af te rekenen gehad met de bekoring om het bewijs van het gebrek zonder meer af te leiden uit de ongewone gedraging van

(1) M. TEISSIERE, Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité, Parijs, 1901, blz. 67.

(2) H., L. en J. MAZEAUD, Leçons de droit civil, II, vol. 1, nr. 385.

(3) Cass. fr. civ. 11 juni 1896, S., 1897, I, blz. 17; D., 1897, blz. 433.

(4) Cass., 26 mei 1904, Pas., 1904, I, blz. 246; de fout is gelegen in het feit een zaak onder zijn bewaring te hebben die door een gebrek is aangetast (Cass., 25 maart 1943, Pas., I, blz. 110); R.O. DALCQ, Traité, vol. 1, nr. 2031; H. DE PAGE, Traité, II, nr. 1002.

de zaak en dus uit het overkomen ongeval zelf. De juiste interpretatie lijkt te zijn dat het gebrek, als materieel feit, met alle middelen kan worden bewezen, met inbegrip dus van feitelijke vermoedens die uit de omstandigheden van het ongeval kunnen worden afgeleid, maar dat deze, om "gewichtig, overeenstemmend, en bepaald" te zijn, geen plaats mogen laten aan eventuele andere oorzaken dan alleen het gebrek in de zaak (1).

29 De leer van de uitslagverbintenissen

Een verlichting van de bewijslast werd soms nagestreefd door de aansprakelijkheidsvraag van het aquiliaanse naar het contractuele vlak te brengen en dan een beroep te doen op de leer van de uitslag- of resultaatsverbintenissen (2). Pogingen van SAINC-TELETTE en SAUZET om langs deze weg de vergoeding van arbeidsongevallen op een ruimere basis te laten geschieden leden weliswaar schipbreuk, maar het procédé van de overgang van de aquiliaanse naar de contractuele aansprakelijkheid en van de toepassing van het onderscheid tussen middel- en uitslagverbintenissen heeft in de twintigste eeuw op een ruimer vlak dan dat van de arbeidsongevallen de rechtspraak een middel aan de hand gedaan om de slachtoffers te helpen op het vlak van de bewijslevering, vooral op domeinen waar een samenloop van contractuele en extracontractuele aansprakelijkheid werd aanvaard : door zich te beroepen op de artikelen 1135, 1137 en 1147 B.W. en door aan te voeren dat de tegenpartij niet een inspanning maar een bepaalde uitslag had bedongen, kon de benadeelde volstaan met te verwijzen naar de schade : het niet bereiken van het overeengekomen resultaat - al was het succes gezien de onzekerheid in de rechtsleer over de bewijslastregeling op het contractuele vlak niet verzekerd. Inzake autoongevallen, die meestal buiten de contractuele sfeer vallen, maakt het procédé ten andere weinig

(1) L. CORNELIS, "Het gebrek van de zaak", in R.W., 1974-1975, kol. 2006.

(2) R. SAVATIER, Les métamorphoses économiques et sociales..., nr. 279 bis; M. MARTON, "Obligations de résultat et obligations de moyen", in Rev. trim. dr. civ., 1935, blz. 499-543.

kans, al dient wat het vervoer onder bezwarende titel betreft zeker gewezen op de belangrijke bepaling van artikel 4 van titel VII bis (over de vervoerovereenkomst) van het eerste boek van het Wetboek van Koophandel, dat de commissionair of de vervoerder aansprakelijk stelt "voor de beschadiging of het verlies van zaken, alsmede voor de ongevallen aan reizigers overkomen, tenzij hij bewijst dat de beschadiging, het verlies of de ongevallen het gevolg zijn van een vreemde oorzaak die hem niet kan worden toegerekend" (1).

30 De uitholling van het foutbegrip

De meest ingrijpende en tevens minst spectaculaire uiting van de objectivering van de aansprakelijkheid is ongetwijfeld de "verfijning" van de foutstandaard zelf; er is slechts een kleine verstrooidheid, onhandigheid, onwetendheid of nalatigheid nodig om op het burgerlijk vlak - en dikwijls ook op het strafrechterlijk vlak - een veroordeling te verkrijgen, en deze tekortkomingen worden steeds strenger door de rechters beoordeeld. De verstrenging van de foutbeoordeling is vanzelfsprekend moeilijk bewijsbaar en zou een studie veronderstellen van de feiten die aan de grondslag liggen van een groot aantal vonnissen en arresten; het gaat eerder over een algemene indruk die op gezag van auteurs als DE PAGE, DEKKERS, MARTY en RAYNAUD als gegrond mag worden aangenomen (2) - al blijkt wel een verschil in appreciatie waar de eerste van een "affinement de la faute" spreekt, de laatste twee van een "inflation" en een "déformation de la responsabilité subjective".

Laat het burgerrechtelijk foutbegrip zich slechts kennen doorheen een studie die rechtstreeks de rechtspraak tot voorwerp neemt, dan leek deze verhandeling ons niet de plaats om deze studie te brengen, en dit om meerdere redenen. De meest voor de hand liggende maar niet doorslaggevende daarvan was, dat een onderzoek naar dit foutbegrip, zeker als het dan nog

(1) Comm. : L. FREDERICQ, Handboek van Belgisch handelsrecht, II, nr. 1417.

(2) H. DE PAGE, Traité, II, nr. 932 C; R. DEKKERS, Handboek, II, nr. 216; G. MARTY en P. RAYNAUD, Traité, II, vol. 1, nr. 373.

zoals in deze paragraaf hoort, uitdrukkelijk in ontwikkeling wordt gezien, een aantal bladzijden zou beslaan dat buiten elke verhouding staat tot de rest van de verhandeling en haar eigenlijk onderwerp. Een dergelijke studie, zou, zoals uit een recent Frans voorbeeld is gebleken (1), stof bieden voor een gans andere en nieuwe verhandeling. Geplaatst voor de keuze, het foutbegrip in de rechtspraak slechts fragmentarisch te onderzoeken en daarover eigen uitspraken te doen ofwel voort te gaan op wat over dit begrip door gezaghebbende auteurs is gezegd, hebben we voor het tweede geopteerd - al kunnen we niet aan de verleiding weerstaan straks bij wijze van illustratie een aantal bijzonder sprekende rechterlijke uitspraken te vermelden.

Maar een systematische studie die wil ze echt wetenschappelijk zijn lang moest uitvallen, leek ons niet verantwoord in het licht van het vervolg van ons betoog. In een verhandeling met een zo ruim onderwerp als de voorliggende moet het materiaal dat in de opeenvolgende hoofdstukken wordt aangebracht, geselecteerd worden in functie van wat daarvan nodig is om tot de eindstellingen te komen, en één daarvan luidt dat de oplossing buiten elk traditioneel aansprakelijkheidskader, objectief of subjectief, moet worden gezocht, in de richting van een stelsel dat in een originele formule elementen van individuele verantwoordelijkheid en schadespreiding - waarover straks meer - naar best vermogen combineert.

(1) J. DEJEAN de la BATIE, Appréciation in abstracto et appréciation in concreto en droit civil français, Parijs, 1965; zie ook T. GERMETTE, Essai sur les rapports de l'élément matériel et de l'élément intentionnel dans la responsabilité civile, Parijs, 1903.

Nog om een andere reden dringt een omstandig rechtspraakoverzicht zich in dit bestek niet op. Wat in dit nummer betoogd wordt - dat de foutnotie in sommige gevallen van haar inhoud wordt ontdaan - kan juist niet afgeleid worden uit een rechtspraakoverzicht. Daaruit kan immers wel geleerd worden welke gedragingen door de rechtspraak als schuldig worden beschouwd, maar de vraag blijft onbeantwoord of ze dat praedicaat wel verdienen, en meer bepaald of ze ook zo zouden aan gevoeld zijn als geen schade was toegebracht. En dat kan uit lezen van een vonnis en een ontleding van haar motivering niet blijken, maar vergt een inzicht in alle feitelijke omstandigheden van het ongeval. Dan zou misschien duidelijk worden dat wel een overtreding van een bepaling uit het verkeersreglement is begaan, maar dat een normaal voorzichtig en vooruitziend man niet anders zou hebben gehandeld, indien hij geplaatst was in juist dezelfde concrete omstandigheden - op voorwaarde dus, dat met alle feitelijke elementen rekening wordt gehouden. In dit verband mag nu reeds, voorlopend op wat in het volgende nummer wordt gezegd, gewezen worden op de objectivering die door het bestaan van een verkeersreglement wordt bewerkt. Zo is het sedert een cassatie-arrest van 10 november 1975 (1) vaste rechtspraak geworden, dat de regel van de "voorrang van rechts" speelt ongeacht de plaats op de rijbaan van de van rechts komende partij, en dus ook als deze zich aan de linkerzijde bevond. De algemene voorrangsregel (artikel 12.3.1. A.R.P.W.) haalt het dus op de regel dat de bestuurder zo dicht mogelijk bij de rechterrاند van de rijbaan moet blijven (artikel 9.3) en deze bij het naderen van kruispunten waar de voorrang van rechts geldt ook niet mag verlaten om in te halen (artikel 17.2.2°.a). Nu is het goed mogelijk dat de voorrangsgerechtigde die zonder reden links reed zich zelf schuldig zal voelen en door omstaanders als zodanig zal worden erkend, zeker als de voorrangsplichtige de eerste juist door zijn verkeerde plaats op de rijbaan niet kon zien naderen. En toch

(1) Pas., 1976, I, blz. 311.

zal hij aansprakelijk worden gesteld, alsof hij verplicht is halt te houden aan elk kruispunt dat hem geen overzicht geeft van de gekruiste rijbaan over haar ganse breedte. En om bij het voorbeeld van kruispunten te blijven nog dit : als op botsingen overkomen op die plaatsen nu dezelfde regels worden toegepast als vijftig of meer jaar geleden, dan betekent dit reeds in se een verstrenging van de foutstandaard, omdat de toename van de verkeersdrukte sedertdien de bestuurder die een kruispunt nadert tot zoveel meer waarnemingen en beslissingen verplicht, en de vraag kan worden gesteld (waarop in het zesde hoofdstuk wordt ingegaan) of hij wel continu aan de eisen die het verkeersreglement en de verkeersrechtspraak stellen, kan voldoen - hij mag dan nog de bonus paterfamilias van het Burgerlijk Wetboek zijn.

Hier dan zoals beloofd een drietal voorbeelden waarin de rechtspraak naar het oordeel van de rechtsleer te ver is gegaan en met name een te grote gestrengheid aan de dag heeft gelegd bij het appreciëren van de gedragingen van ongevalspartijen. Door het Hof van Cassatie is op 5 juli 1971 (1) een knaapje veroordeeld dat op een heuvelachtig terrein met een kapapult een speelgoedvliegtuigje had afgeschoten dat het oog van zijn speelmakker verwondde, die zich achter een duin bevond en voor hem onzichtbaar was - een verregaande uitspraak als men weet dat wil er van fout sprake zijn de schade voorzienbaar moet wezen (2). Door de rechtbank te Brussel is op de 20 februari 1970 (3) de eis afgewezen van een gewetensvolle huisbewaarster die gewond raakte bij een poging om, "avec un trop grande t  m  rit  , en ne se rendant pas compte à temps de l'inutilit   de ses efforts", een auto die op een hellende binnenkoer vanzelf aan het rollen was gegaan, te beletten tegen een muur aan te bot-

(1) R.G.A.R., 1972, nr. 8749.

(2) Comm. : R.O. DALCQ, "Sources et finalité du droit de la responsabilité civile ou de la responsabilité pour faute à la responsabilité objective", in Responsabilité professionnelle et assurance des risques professionnels, 1975, blz. 28; mede aan de hand van dit arrest staat R.O. DALCQ zijn bewering "(que) c'est devenu un bien commun d'affirmer que la jurisprudence marque une tendance de plus en plus grande à sanctionner comme fautifs des comportements qui n'auraient pas justifié une action en responsabilité il y a dix, vingt ou cinquante ans" (Ibid., blz. 26).

(3) Pas., 1972, III, blz. 6; R.C.J.B., 1974, blz. 55 (met noot GLANSDORFF en LEGROS).

sen wat Tunc de bedenking ontlokt : "Il faut souhaiter que les concierges restent assez consciencieuses pour se précipiter quand elles croient pouvoir éviter un accident (les autres concierges, car l'expérience du droit aura enseigné à la demanderesse qu'il est prudent de laisser les accidents se produire...)" (1). Door het Hof van Cassatie is op 16 februari 1970 (2) een voetganger voor een deel aansprakelijk gesteld die van het voetpad dat overbevolkt was n.a.v. een kermis was afgestapt, uiterst rechts van de rijbaan ging en daar werd aangereden door een motorfietser die zonder verlichting en tegen overdreven snelheid reed op een plaats waar juist omwille van de kermis een grote drukte heerste, niet alleen op het voetpad zelf maar ook vlak ernaast (3).

Deze toenemende gestrengheid kan stroken met de wet en met de voorbereidende werken. Men kent het adagium "In lege Aquitia et culpa levissima venit" en de rechtvaardigheidsopvatting van de codificatoren, dat geen middenweg bestaat tussen de belangen van het volstrekt onschuldig slachtoffer en de schadeverwekker aan wie een, zij het zeer geringe, fout kan worden

(1) A. TUNC, "Sur la responsabilité civile amères réflexions", in R.G.A.R., 1974, nr. 9353.

(2) Pas., 1970, I, blz. 529.

(3) Comm. : J.L. FAGNART, Examen de la jurisprudence concernant la responsabilité civile, Brussel, 1976, nr. 25, blz. 31.

aangewreven (zie nr. 11). Het is normaal dat de feitenrechter bij de beoordeling van het gedrag van de schadeverwekker een zekere subjectiviteit aan de dag legt, aangezien zijn taak niet nauwkeuriger kan omschreven worden dan door te zeggen dat "il s'agit de la comparaison entre le comportement de l'auteur du dommage et celui qu'aurait eu un type d'homme abstrait, remplacé dans les mêmes circonstances concrètes", en dat die subjectiviteit gedeeltelijk kan gekleurd zijn door een gevoel van medelijden met de benadeelde : "cette solution, aldus DALCQ, permet une estimation extrêmement sévère de l'acte illicite" (1).

Toch wordt deze evolutie door de rechtsleer argwanend beoordeeld. Reeds in 1947 liet STARCK zich ontvallen "que dans la pratique la faute n'est plus constatée, elle est construite" (2) en met de tijd zijn steeds meer auteurs de bedenking gaan maken dat wat voor een fout moet doorgaan in feite dikwijls niet meer is dan het noodzakelijk gevolg van de menselijke onvolmaaktheid, van de grenzen die door de natuur gesteld zijn aan zijn fysische en psychische krachten. Materiële vergissingen hoeven daarom nog geen fouten te zijn, indien men aan dit laatste begrip, zoals in 1804, de kleur wil geven van morele verwijtbaarheid (3). "Ce

-
- (1) Resp. : R.O. DALCQ, "Examen de jurisprudence. La responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle", in R.C.J.B., 1973, blz. 630, nr. 4; id., "Problèmes actuels de la responsabilité civile", in Ann. dr., 1970, blz. 4-6.
 - (2) B. STARCK, Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée, Parijs, 1947, blz. 8-9.
 - (3) M. TEISSIERE, op. cit., blz. 34; A. TUNC, "Les problèmes contemporains de la responsabilité civile délictuelle", in Rev. int. dr. comp., 1967, blz. 768, nr. 10; "L'exigence d'une faute n'est souvent qu'une barrière fragile à raison de l'extension prise par cette notion et de l'ingéniosité mise à en découvrir les éléments. D'autre part, comme la moindre faute suffit à justifier la responsabilité des dommages les plus importants, l'on est amené à penser que la notion de faute donne une satisfaction plus apparente que réelle aux exigences de 'l'individualisme faillible' et que la responsabilité subjective elle-même s'éloigne parfois singulièrement du fondement moral auquel elle aime à se rattacher" (G. MARTY en P. RAYNAUD, Droit civil, III, vol. 1, nr. 373).

qui frappe dans ces quasi-délits, aldus SAINT-JOURS, c'est la caractère obscur de la volonté indispensable à la notion de faute. On est réalité en présence de risques par nature et de fautes par destination de la loi". In dezelfde gedachtengang wordt in de Skandinavische rechtsleer meer dan eens van fictieve fouten gesproken, terwijl de aanduiding van EHRENZWEIG "Negligence without fault" veelbetekenend is (1).

Op het onderscheid tussen verwijtbare fouten en verschoonbare vergissingen, die naar geldend aansprakelijkheidsrecht over dezelfde kam worden geschoren, wordt verder in deze verhandeling bij meerdere gelegenheden uitdrukkelijk weergekomen.

31 Het leerstuk van de "faits fautifs"

Met het bovenstaande houdt enigszins verband het Franse leerstuk van de "faits fautifs", waarvoor n chtans geen blijvend succes was weggelegd. Naar deze opvatting, zouden de omstandigheden waarin het verkeersongeval is overkomen in vele gevallen uit zichzelf op een fout wijzen, zodat het slachtoffer, los van enig onderzoek naar de gemoedsgesteltenis van de schadeverwekker, niet meer moest bewijzen dan de ongevalsomstandigheden. Immers : "prouver l'accident, c'est prouver la faute", of nog : "res ipsa loquitur". Behoudens enkele schaarse uitspraken kunnen in de Franse rechtspraak geen nadrukkelijke sporen van deze theorie worden aangetroffen (2).

(1) Resp. : Y. SAINT-JOURS, La faute dans le droit général de la sécurité sociale, Parijs, 1972, blz. 16; J. HELLNER, "Développement et rôle de la responsabilité civile délictuelle dans les pays scandinaves", in Rev. int. dr. comp., 1967, blz. 781, noot 3; A. EHRENZWEIG, "Negligence without Fault", in Cal. L. Rev., 1966, blz. 1422.

(2) R. SAVATIER, Traité, I, nr. 239; B. STARCK, Droit civil, nr. 38, 1 .

Toch beantwoordt de grondgedachte van deze leer voor een groot deel aan de praktijk van de rechtbanken in verkeerszaken. Men mag zeggen dat de toepassing op verkeerssituaties van de art. 1382 en 1383 B.W. gekenmerkt wordt door een zekere mate van objectivering. Deze vloeit ten dele voort uit de aard van de verkeersreglementering zelf : het rijgedrag ligt ingekapseld in een omvangrijk en ingewikkeld netwerk van gedetailleerde voorschriften, zodat de fout gemakkelijk afgeleid wordt uit het enkele feit van een uiterlijk waarneembare overtreding zonder dat de beoordeling van het subjectief schuldgehalte nog aan bod komt (1). Uit de blote vaststelling van de overtreding van een rechtsregel wordt zonder verdere toetsing aan de algemene zorgvuldigheidsplicht een veroordeling tot schadevergoeding afgeleid (2).

Recente overeenkomsten tussen verzekeringsmaatschappijen - gekend als de R.D.R.-regeling - hebben deze strekking naar objectivering nog verstevigd : bij een aantal "minder ernstige" ongevallen (die bijvoorbeeld alleen zaakschade veroorzaakt mogen hebben), wordt door de ongevalspartijen een formulier ingevuld waarop de ongevalsomstandigheden worden beschreven. De verzekerde wordt dan door zijn eigen verzekeraar uitbetaald, nadat de opgegeven ongevalsomstandigheden door de verzekeringsmaatschappijen gelegd wer-

(1) In feite ligt de houding van de rechtspraak niet ver van die, gevolgd door de Spaanse rechtspraak sedert een richtinggevend arrest van het hoogste gerechtshof d.d. 10 juli 1943, dat een *modus vivendi* wilde bereiken tussen de eerbiediging van het foutbeginsel en de eisen van het modern wegverkeer : het hof had de schuldaansprakelijkheid bevestigd maar niettemin overwogen dat "in gevallen waar het voorhanden zijn van bepaalde feiten duidelijk wijst op de waarschijnlijkheid van een fout, deze vermoed mag worden en het aan de schadeverwekker moet worden overgelaten dit vermoeden te weerleggen" (Over deze "ingenieuze formule" : F. SOTO-MIETO, La responsabilidad civil en el accidente automovilístico, Madrid, 1969, blz. 42).

(2) L. SCHUERMANS, "Foutverzekering of schadeverzekering ?", in R.W., 1966-1967, kol. 1354; G. BOSONNET, Haftpflucht - oder Unfallversicherung ?, Zürich, 1965, blz. 44.

den naast "situatieschetsen" en "barema's van aansprakelijkheden" die deel uitmaken van de tussen hen gesloten overeenkomst en opgesteld werden aan de hand van min of meer vaste rechtspraak. Het is duidelijk dat deze werkwijze grotendeels op een objectieve aansprakelijkheidsgedachte steunt (1).

32 De stelling van Procureur-generaal LECLERC

Een merkwaardige poging tot lotsverbetering van de verkeersslachtoffers door middel van een bijzondere interpretatie van het in artikel 1382 B.W. neergelegde foutbegrip werd tegen het einde van de twintiger jaren ondernomen door LECLERC, Procureur-generaal bij het Hof van Cassatie, die een originele leerstelling ontwikkelde sedert zijn merkwaardige mercuriale voor het Hof in 1927, waarin hij een bevestigend antwoord gaf op de aan de orde gestelde vraag : "Le conducteur d'une automobile qui blesse un piéton, commet-il un acte illicite ?" (2). Op die bevestiging was zijn leerstelling gebouwd, die hij verder preciseerde in een aantal conclusies (3) : voor hem was de in artikel 1382 B.W. bedoelde fout "de objectieve daad die het recht van een derde krenkt", zodat het feit van de inbreuk op andermans recht op zichzelf reeds een fout uitmaakte in de zin van dit artikel. Immers, wil aan elk individu een absoluut recht worden toegekend op lichamelijke integriteit, dan dient corrolair de plicht erkend van elkeen om niet te doden of te kwetsen, plicht die naar de mening van LECLERC de vorm aanneemt van een uitslagverbintenis waarvan de niet-nakoming op zichzelf reeds een onrechtmatige handeling en dus een fout uitmaakt. Daarmee wordt gebroken met de klassieke opvatting, die het bewijs eist van een fout (opzet, onvoorzichtigheid, nalatigheid) die aan de rechts- of belangenkrenking ten

(1) B. de BEER de LAER, "Le système de règlement rapide des sinistres 'dégâts matériels'", in R.G.A.R., 1975, nr. 9432, 3de blz.

(2) R.G.A.R., 1927, nr. 164.

(3) Inz. bij : Cass. 4 juli 1929, Pas., I, blz. 261; Cass., 27 september 1934, Pas., I, blz. 388; Cass., 21 januari 1937, R.G.A.R., nr. 2509 (met noot).

gronde ligt. Het is duidelijk hoe de slachtoffers, en in de eerste plaats de verkeersslachtoffers voor wie het leerstuk werd ontworpen, door deze stellingen worden gediend : staande voor een onrechtmatige handeling, "een handeling zonder recht verricht in weerwil van andermans recht", moet van de gelaedeerde het bewijs niet meer verlangd worden van een subjectieve fout in hoofde van de rechtskrenker, die zich van zijn kant alleen nog kan bevrijden door te bewijzen dat het ongeval te wijten is aan een toevallige omstandigheid, aan het optreden van een derde of van het slachtoffer zelf (1). Welke houding van de rechtspraak in verkeerszaken moet zijn, wordt aan het einde van de mercuriale samengevat als volgt : "Si, un jour, il vous (= Hof van Cassatie) est demandé de casser une décision de justice parce que, après avoir constaté que le conducteur d'une automobile a tué ou blessé un piéton, elle déclare que ce fait est insuffisant pour établir en principe sa responsabilité civile, cette décision, vous la casserez, car vous aurez entendu, dans l'article 1382 du Code civil, l'écho de la parole biblique 'tu ne tueras pas'" (2). Het voorgestelde leerstuk gaf blijk van een sociale gezindheid en kon bekoren door zijn schijnbare eenvoud. Toch waren zijn tekortkomingen al te opvallend, gezien in het licht van de traditionele aansprakelijkheidsbeginselen zoals die in 1804 waren geformuleerd en door de rechtspraak sindsdien onafgebroken toegepast. De algemeen aanvaarde stelling leest in artikel 1382 B.W. geen absoluut verbod om andermans rechten of belangen te schenden. In een rechtssfeer als de onze is de vrijheid de regel en de aansprakelijkheid de uitzondering. Deze uitzondering is alleen voorhanden als aan de grondvoorwaarden van artikel 1382 B.W. is voldaan, waarbij de fout de grens moet trekken tussen onrechtmatig en rechtmatig toegebrachte schade. Waar de theorie van de Procureur-generaal stelt dat de fout in het feit van de rechtskrenking is gelegen, is ze het ommebeeld zelf van de traditionele opvatting, die slechts aansprakelijkheidsstelling aanvaardt indien aan de rechtskrenking een fout voorafgaat.

(1) Bijzonder illustratief is bv. : Rb. Dendermonde, 28 februari 1936, R.G.A.R., 1936, nr. 2117.

(2) P. LECLERC, mercuriale, 7de blz.

Het leerstuk werd door de rechtsleer dan ook eenparig bekampt als "een bedreiging voor een der meest rechtlijnige rechtlerige interpretaties van ons recht" (1). De houding van de rechtspraak is daarentegen in het begin zeer verward geweest.

Het Hof van Cassatie is in de periode 1927-1940 meerdere malen in de gelegenheid geweest haar Procureur-generaal te volgen. Of ze dit inderdaad heeft gedaan is thans nog niet met klaarheid te zeggen (2). Met DALCQ en DE PAGE stellen we vast dat de motivering in die periode sibbylijns is geweest, en dat in 'n aantal gevallen door het Hof met gerust gemoed de gedachten-gang van haar Procureur-generaal werd overgenomen, maar dat tegelijk het bestaan van een fout in de traditionele betekenis werd vastgesteld of de band tussen fout en schade onbewezen werd geacht, zodat in beide gevallen het resultaat ook zonder een beroep op de originele stellingen hetzelfde zou zijn geweest (3).

De aarzelende houding van het hoogste gerechtshof zaaide ook op het vlak van de beroepshoven een grote verwarring : niet zelden werd na enkele jaren verbrand wat eerst was aanbeden (4). De rechtbanken van eerste aanleg en de vredegerechten ten-

-
- (1) Men leze bv. : M. JACQUEMET, "De la responsabilité aquilienne" in R.G.A.R., 1928, nr. 203; G. MEYERS, "Discours prononcé à l'audience solennelle de rentrée de la Cour d'Appel de Liège le 15 septembre 1931", in R.G.A.R., 1932, nr. 968; J. DABIN, "Les thèses du Procureur-Général Leclerc en matière de responsabilité civile", in R.G.A.R., 1933, nr. 1315; J. GOEDSEELS, "L'article 1382 du Code civil édicte-t-il une présomption de responsabilité civile ?", in R.G.A.R., 1928, nr. 181; H. MAZEAUD, "Une interprétation belge de l'article 1382 C.c. à propos des accidents d'automobile", in D., 1928, Chr., blz. 21.
 - (2) Vgl. bv. : G. MEYERS, op. cit., 8ste blz. met : F. FIEVET, "De la faute dans la responsabilité civile", in B.J., 1937, kol. 226-234; ontleding van de Cassatie-rechtspraak : C. RENARD, Noot onder Cass., 18 januari 1945, R.C.J.B., 1947, blz. 81-95.
 - (3) R.O. DALCQ, Traité, vol. 1, nr. 236; H. DE PAGE, Traité, II, nr. 935 D.
 - (4) Vgl. bv. : Gent, 19 mei 1937, R.G.A.R., 1938, nr. 2596, met : Gent, 2 maart 1940, Pas., 1941, II, 102; Brussel, 24 februari 1928, R.G.A.R., 1928, nr. 224; met : Brussel, 2 februari 1938, R.G.A.R., 1928, nr. 2702; Luik, 25 maart 1929, R.G.A.R., 1929, nr. 416, met : Luik, 9 mei 1939, R.G.A.R., 1939, nr. 30-74.

slotte, die zich haast dagelijks over het probleem moesten buigen, hebben in de periode vóór 1940 niet zelden een verbetering van de rechtspositie van het slachtoffer door een beroep op de geschetste theorie (1).

Toch heeft de bijzondere interpretatie van het foutbegrip in de rechtspraak geen blijvend gehoor gevonden : in 1940 stelde het Hof van Cassatie een punt achter haar eigen weifelende houding door terug te keren tot de traditionele foutinterpretatie als voorwaarde voor toepassing van artikel 1382 B.W. en door haar strakke houding sedertien bracht het Hof weliswaar de rust terug in de rechtspraak (2), maar werd het gestelde vraagstuk van de vergoeding der verkeersslachtoffers even actueel gelaten als in 1927, toen LECLERC door zijn mercuriale een nieuw hoofdstuk dacht te schrijven in de evolutie naar een humanisering. En hem dient alvast de verdienste aangerekend de pennen in beweging te hebben gebracht van de grootste juristen van die tijd, die de nieuwe ideeën om doctrinale redenen bestreden maar tegelijk de noodzaak erkenden van een verscherpte aandacht voor het gestelde probleem, dat naar hun zeggen door een tussenkomst van de wetgever diende opgelost - niet toevallig dateert het wetsvoorstel van SINZOT uit die periode (zie nr. 23) - of door een beroep op de risicoleer, of minstens door een "aanpassing" van de bestaande aansprakelijkheidsregeling (3).

B. Depersonalisatie van de vergoedingsplicht

33 Toenemend bezwaar tegen het belasten van een individueel vermogen

Tegen het leggen van een verlies op het vermogen van een enkeling kunnen op zijn minst twee reeksen van bezwaren worden ingebracht. Vooreerst een bezwaar van onbillijkheid en hardheid in gevallen waar de fout licht was en de schade groot. Deze opwerping werd

-
- (1) Voor een overzicht moge verwezen worden naar : J. FONTEYNE, Noot onder Cass., 16 december 1948, R.G.A.R., 1949, nr. 4354.
 - (2) Cass., 22 augustus 1940, Pas., 1940, I, blz. 205; zie nochtans : Rb. Aarlen 1965, Jur. Liège, 1964-1965, blz. 204 (analoge theorie door beroep op de billijkheid).
 - (3) Resp. : G. MEYERS, op. cit., in fine; M. PHILONENNO, "Essai sur la responsabilité civile", in B.J., 1937, kol. 425; J. GOEDSEELS, op. cit., nr. 14.

in 1804 na enige aarzeling weerlegd op grond van de beschouwing dat het verlies in elk geval door een van de partijen diende gedragen, en het beter was daartoe de zelfs zeer licht schuldige dan de volledig onschuldige aan te duiden (zie nr. 11). Het tweede bezwaar was van praktische aard en hield verband met het gevaar voor insolventiteit van de schadeverwekker. Vandaar dat reeds in 1804 de noodzaak werd gezien mogelijks insolvente schuldenaars in de rug te laten dekken door solvabele schuldenaars, door het neerschrijven in het wetboek van een aantal gevallen waarbij naast de persoon zelf die een fout heeft begaan in de zin van artikel 1382 B.W. nog een andere persoon kan worden aangesproken, of waarbij een persoon kan worden veroordeeld voor een schadetoebrengende handeling die door een ander is gesteld, zelfs zonder fout (1). De verandering van het maatschappijbeeld in deze eeuw en de hierop antwoordende socialisering van de aansprakelijkheid in de geschetste eerste beweging hebben deze twee initiale bezwaren nog versterkt : door de uitermate verstrenging van de foutstandaard, door de uitbreiding van de verantwoordelijkheid van schade berokkend door zaken en door de toepassing van de leer van de uitslagverbintenissen is de kans toegenomen dat de handelende persoon getroffen wordt ook als zijn gedrag moreel gesproken niet verwijtbaar is geweest; door het toenemend onevenwicht tussen de (soms zeer lichte) fout en de (soms zeer omvangrijke) schade wordt de vraag naar het billijkheidsgehalte in de regel van de integraliteit van de schade-loosstelling met steeds meer aandrang gesteld en tengevolge van industrialisering en mechanisering neemt het onevenwicht toe tussen de omvang van de schade en het individueel vermogen van de aansprakelijkgestelde en dus tegelijk het gevaar van insolventiteit (2). Wilde het evenwicht van de aansprakelijk-

(1) R. DEKKERS, L'évolution du droit civil..., blz. 20; bedoeld worden de in art. 1384 B.W. bedoelde verantwoordelijkheden voor de daad van personen voor wie men moet instaan. In elk van deze gevallen, behalve bij kinderen zonder onderscheidingsvermogen, veronderstelt de verantwoordelijkheid voor daden van anderen steeds een fout van de persoon waarvoor men moet instaan.

(2) Men leze hierover ook : R. SAVATIER, "Personnalité et dépersonnalisation...", blz. 339-340.

heidsformule niet grondig worden verstoord, diende dus een tegen-
gewicht gevonden voor de evolutie naar personalisatie van
het slachtoffer; hieronder wil aangetoond worden, hoe dit tegen-
gewicht werd gevonden in de depersonalisatie van de vergoedings-
plicht : aan de kant van de vergoedingsplichtige komt de gedachte
aan een burgerlijke straf steeds minder centraal te staan, en
wordt ondergeschikt aan de doelstelling, de verbintenis tot
schadeloosstelling ten laste te laten vallen van het vermo-
gen dat daartoe -meestal omwille van zijn omvang - in het
belang van de schadelijder het meest aangewezen is.

34 Uitingen van depersonalisatie in het Burgerlijk Wetboek en in de risicoleer

De depersonalisatie van de vergoedingsplicht komt bijvoorbeeld
tot uitdrukking in de interpretatie die op onze dagen gegeven
wordt aan de in het derde lid van artikel 1384 B.W. gevestigde
aansprakelijkheid van de aansteller voor foutieve handelingen
van zijn aangestelden. De toepassing hiervan heeft een grote
uitbreiding genomen, nu arbeid steeds meer in dienstverband
wordt geleverd en de meerderheid van de werkende bevolking
een groot deel van de dag aan de toepassingsvoorwaarden vol-
doet; tegelijk valt een evolutie waar te nemen in de wijze
waarop de rol van de aansteller in deze constructie wordt ge-
zien.

Traditioneel en om traditionele redenen - de fout moest voor-
gesteld worden als eenheidscriterium - werd zijn verantwoorde-
lijkheid uitgelegd op grond van een vermoeden van fout : hij
heeft verkeerd gehandeld door iemand te kiezen die zijn ver-
trouwen niet waard was, door verkeerde of onvoldoende bevelen
te geven of door gemis aan toezicht over het geleverde werk.
Thans wordt ingezien dat deze grondslag tekort schiet als
verklaring voor de wettelijke regeling zoals ze door de recht-
spraak wordt toegepast : deze heeft immers steeds strak de
hand gehouden aan het onweerlegbaar karakter van het wettelijk
vermoeden. Daarom beschouwt de overwegende rechtsleer op
onze dagen dat het eenvoudiger is en meer met de werkelijkheid
strookt van de aansteller niet te zien als iemand wiens fout
vermoed wordt, maar als iemand die door de wetgever zelf, wel-
licht uit billijkheidsoverwegingen, aangeduid is om ten voor-
dele van het slachtoffer de rol van borg te spelen voor de

betaling van de schadevergoeding (3-4).

Depersonalisatie van de vergoedingsplicht betekent ook dat de last van het verlies niet of niet uitsluitend meer gedragen wordt door het vermogen van de schuldige, maar over diens vermogen en dat van een ander wordt uitgespreid. Toepassingen hiervan worden aangetroffen in de meeste aan de risicoleer ontleende wetgevingen die in toepassing van de regel "automatische maar forfaitaire vergoeding" voorschrijven dat het verlies wordt omgeslagen over de schadeverwekkende en de schadelijdende partij, die dus met een deel van zijn schade blijft zitten. De risicoleer, zo is hoger gezegd (nr. 19) wilde de scherpe kanten van de belangenstrijd afronden door ondermeer aan belangenafweging te doen.

35 Belangrijkste factor van de depersonalisatie : de aansprakelijkheidsverzekering

De belangrijkste techniek tot depersonalisatie van de vergoedingsplicht is de aansprakelijkheidsverzekering, waardoor de last van het verlies eventueel helemaal van de schuldige wordt afgewenteld en de breuk voltrokken wordt tussen de vraag wie schuld heeft en de vraag wie daarvan de geldelijke gevolgen moet dragen. Door het afsluiten van een aansprakelijkheidsverzekering, zo luidt de definitie, wil de verzekeringnemer zijn vermogen beschermen tegen de schadelijke gevolgen van een bepaalde soort aansprakelijkheid die hij kan oplopen. Op die manier wordt aan de kant van de gevaarscheppende activiteiten een afgescheiden vermogen gevormd en wordt door een ge-

-
- (1) R.O. DALCQ, Traité, vol. 1, nr. 1779-1780; H. en L. MAZEAUD en A. TUNC, Traité, I, nr. 939, 3 en 4; J. L. FAGNART, Examen de la jurisprudence concernant la responsabilité civile, Brussel, 1971, nr. 22; J. DABIN en A. LAGASSE, "Examen de jurisprudence", in R.C.J.B., 1949, blz. 70, nr. 41.
 - (2) Een ander en wellicht nog duidelijker maar buiten de belangstellingssfeer van dit proefschrift vallend voorbeeld wordt geboden door de hedendaagse interpretatie van de in art. 1386 B.W. beschreven verantwoordelijkheid van de eigenaar voor een instortend gebouw, die men thans als een verantwoordelijkheid voor andermans daad is gaan zien; zie Cass., 3 februari 1955, Pas., I, blz. 578; R.O. DALCQ, "Examen de jurisprudence", in R.C.J.B., 1973, blz. 678, nr. 74; J. DABIN, "La responsabilité du fait des bâtiments", in R.C.J.B., 1955, blz. 96.

meenschap van potentiële schadeverwekkers in verscheidene beurten betaald wat anders een van hen ineens had moeten voldoen wegens een opgelopen aansprakelijkheid (1). Deze verzekeringstechniek, waarvan reeds vroege sporen kunnen aangeduid worden, is pas naar het einde toe van de vorige eeuw - niet toe-
vallig gelijktijdig met de industrialisering - in de volle belangstelling gekomen en heeft sindsdien een snelle bloei gekend. Haar lotsbestemming is nochtans grillig en niet zonder tegenspraak geweest : bij de aanvang werd ze, soms smalend aangeduid als "assurance des fautes", bestreden in naam van de openbare orde en door sommigen aangemerkt als ketters, want in strijd met het wezen van de aansprakelijkstelling. Sommigen gingen zelfs zo ver een algemeen verbod in het vooruitzicht te stellen tot afsluiten van overeenkomsten die moesten toelaten dat de verzekeringnemer zich beschermt tegen de gevolgen van aansprakelijkstelling, die juist bedoeld is om hem af te schrikken (2). Hoofdzakelijk uit opportunistische overwegingen is de aansprakelijkheidsverzekering toch haar opmars door de twintigste eeuw begonnen : men zag in dat deze techniek niet alleen de schadeverwekkers diende maar ook uitgebouwd kon worden tot bescherming van de slachtoffers, terwijl de principiële bezwaren afgezwakt worden door de vaststelling dat de door de objectiverende rechtspraak bestrafte fouten dikwijls moeilijk vanuit moreel of sociaal standpunt aan de dader konden verweten of door deze vermeden. Verre van verboden, is de aansprakelijkheidsverzekering op onze dagen op meerdere gebieden verplicht gesteld (3).

-
- (1) R. SAVATIER, Du droit civil au droit public, à travers les personnes, les biens et la responsabilité civile, Parijs, 1950, blz. 160; Id., Les métamorphoses économiques et sociales du droit civil d'aujourd'hui, 1^o série, Parijs, 1964, nr. 284; G. VINEY, Le déclin de la responsabilité individuelle, Parijs, 1964, nr. 176.
- (2) Hierover : W. OPPENHEIMER, "Insured to Kill", in Ins. L.J., 1953, blz. 14.
- (3) Voor een recente opsomming : H. CLAASSENS, "Verplichte verzekeringen : een nieuw verschijnsel in België ?", in R.W., 1977-1978, kol. 146-180.

Het is opmerkelijk hoe zich in het doel en de functie van de aansprakelijkheidsverzekering een evolutie heeft voltrokken, die op haar beurt weerklank heeft gevonden in haar juridische vormgeving. Oorspronkelijk was ze een middel in handen van de vooruitziende potentiële schadeverwekkers, voor wie van alle risico's waaraan ze blootstonden dat van aansprakelijk te worden gesteld het grootste en in elk geval het moeilijkst op voorhand te begroten was. Thans wordt deze verzekering meer en meer toegespitst op een maximale beveiliging van het slachtoffer. "Aujourd'hui, aldus SAVATIER, celui qui assure sa responsabilité stipule moins pour lui que pour les victimes. Grâce à cette mutation, s'édifie un vaste système de garantie indirecte des non-assurés directs" (1).

Een eerste stap hiertoe was het afsluiten ervan niet meer over te laten aan de voorzienigheid van de enkelingen, maar verplicht te stellen. De tweede stap wordt soms aangeduid als een "decontractualisatie" (2). Hiermee wordt bedoeld dat de wet het inlassen in de verzekeringsovereenkomst voorschrijft ^{van} voor zekere modaliteiten die het slachtoffer willen binnenbrengen in de contractuele verhouding tussen verzekeraar en verzekering nemer. Op die manier vervaagt de figuur van de verzekeringsnemer en ontstaat langs hem heen een rechtstreekse betrekking tussen slachtoffer en verzekeraar. Het voorbeeld bij uitstek wordt geboden door de Motorrijtuigenverzekering, die verder wordt behandeld (nr. 38).

(1) R. SAVATIER, Les métamorphoses économiques et sociales..., nr. 284.

(2) G. VINEY, op. cit., nr. 115.

§ 4. De verzekering van de verkeersschade en haar invloed op de verkeersaansprakelijkheid

36 In het algemeen

De wijziging van het maatschappijbeeld in de twintigste eeuw, haar nieuwe noden aan zekerheid en de nieuwe mogelijkheden om daaraan te voldoen, hebben het ontstaan gegeven aan andere vergoedingsmechanismen die, hoe ver ook uit elkaar gegroeid, onder de verzamelnaam van de verzekeringen zijn te vatten. Hun uitgangspunt is grondig verschillend van dat van de aansprakelijkheid: deze schreef de verliesverschuiving voor volgens het criterium van de veroorzaking en vond, begrepen als een foutaansprakelijkheid, haar verantwoording in bepaalde opvattingen over menselijke vrijheid en rechtvaardigheid (zie nr. ¹¹); hoeksteen van de verzekering is, dat de schade niet alleen verschoven maar ook verspreid wordt over een breder groepsvermogen en juist in deze verlichting van de individuele lasten door een beroep op actuariële technieken ligt haar verantwoording (zie nr. 46). Toch overlappen aansprakelijkheid en verzekering elkaar op het domein van de slachtofferbescherming en wordt aan het einde van deze paragraaf de vraag gesteld naar hun wederzijdse beïnvloeding (C en D). Eerst wordt het verzekeringsbeginsel van dichtbij bekeken. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat bij het spreiden van schade twee wegen kunnen gevolgd, waaraan telkens een bepaald type van verzekering beantwoordt: ofwel worden de risico's samengebracht aan de kant van de gevaarscheppende activiteit (aansprakelijkheidsverzekering) (A); ofwel worden de risico's gegroepeerd aan de kant van het gevaarsobject, dat zowel ieders lijf en leden als de voor beschadiging vatbare vermogensbestanddelen kunnen zijn (schade- en sommenverzekering) en kunnen de slachtoffers hun schade afschuiven op een verzekeraar die "aan hun kant staat" (1) (B).

(1) W. VAN GERVEN, "De invloed van de verzekering op het verbintenissenrecht", in R.W., 1962-1963, kol. 779, nr. 4; vgl. A.R. BLOEMBERGEN, Naar een nieuw ongevallenrecht, Deventer, blz. 4

In het eerste geval wordt in deze verhandeling de term onrechtstreekse verzekering gebruikt als synoniem voor aansprakelijkheidsverzekering; de andere verzekeringstechniek wordt aangeduid als de rechtstreekse verzekering.

In dezelfde lijn wordt in het eerste geval soms van een onrechtstreekse, in het tweede van een rechtstreekse "socialisering" van het ongevalrecht gesproken (1).

A. De onrechtstreekse verzekering van verkeersschade

37 Groei van de verzekeringsgedachte. Alleen aandacht voor de onrechtstreekse verzekering

In het denken van de Belgische wetgever over de uitstippeling van het verkeersschaderecht kunnen, van het begin van deze eeuw tot op vandaag, drie episoden worden onderscheiden. In de pionierstijd werd gedacht aan een verregaande verruiming van de aansprakelijkheidsgrond die eerder bedoeld was om het autorijden in te dijen en die zich, opgevat als een soort burgerlijke straf, uiteraard niet tot verzekering leende (zie nr. 22). Reeds in 1909 maar vooral in de jaren tussen de beide wereldoorlogen werd de context anders. De idee van een verruiming van de aansprakelijkheidsgrond werd overgenomen uit de eerste periode, maar thans werd ingezien dat deze alleen door een verplichte aansprakelijkheidsverzekering draagbaar kon worden gemaakt; vandaar bijvoorbeeld in de meeste voorstellen voorkomende aanspraakbeperking, teneinde verzekering tegen redelijke premies mogelijk te maken. Van dan af werd de verzekering voor verkeersschade dus uitsluitend gezien als een onrechtstreekse aansprakelijkheidsverzekering, met verplicht karakter (zie nr. 23). De redenen liggen voor de hand : op die manier werd het minst afbreuk gedaan aan de liberale opvattingen van de Verzekeringwet

(1) In het spoor van : G. VINEY, Le déclin de la responsabilité individuelle, Parijs, 1965, nr. 5 en 6;
B. KALONGO, Individualisation et collectivisation du rapport juridique de responsabilité civile en droit congolais, Leuven, 1970, blz. 140.

van 11 juni 1874 (1); de regeling zou analoog zijn met die voor arbeidsongevallen, die ook berustte op een objectieve en met het oog op verzekering - die niet verplicht was maar bestendig uitbreiding nam - geconcipieerde objectieve aansprakelijkheid; en tenslotte zou de grootste kring van verkeersslachtoffers toch worden beschermd, als de aansprakelijkheid zelf maar voldoende werd uitgebreid. Deze periode werd slechts gedeeltelijk bekroond met de beperkte invoering van dwangverzekeringen op bepaalde domeinen (2). De breuk tussen de tweede en de derde episode werd in 1951 gemaakt door het wetsvoorstel CHARPENTIER dat, enkele maanden slechts nadat door VAN der SCHEUREN nog een voorstel was ingediend tot invoering van een artikel 1385 bis B.W. (zie nr. 23) datgene overboord gooide waarom het sinds 1906 te doen was geweest - de aansprakelijkheidsverruiming - en nog slechts de verplichte aansprakelijkheidsverzekering behield. "Sommige van de vroegere wetsvoorstellen, aldus de Memorie van Toelichting bij het uiteindelijke wetsvoorstel, strekten ertoe de principes van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid te wijzigen. De omkering van de bewijslast, principe dat werd voorgestaan, kon bijlange na de algemene goedkeuring niet wegdragen en tal van juristen en practici van de verzekering drukten de wens uit dat het traditioneel stelsel van het Belgisch recht op het gebied van de burgerlijke aansprakelijkheid zou behouden blijven. De Commissies van Justitie (...) spraken zich beide in die zin uit en besloten dat alleen de essentiële hervorming moest behandeld worden, namelijk de invoering van de verplichte verzekering (...) en de afdoende bescherming van de slachtoffers" (3). In die zin verbond België zich in een op 7/1/1955 in Benelux-verband ondertekend verdrag, dat op het eerste zicht geen harmonisatie tussen de wetten in Nederland en in ons land be-

(1) Over dit uitgangspunt : R. VANDEPUTTE, Handboek van verzekeringen en verzekeringsrecht, Antwerpen, s.d., blz. 39.

(2) Men raadplege voor voorbeelden : G. CASSART, P. BODSON en J. PARDON, L'assurance automobile obligatoire de responsabilité civile, Brussel, 1957, blz. 21.

(3) Parl. Besch., Kamer, zitt. 1954-1955, nr. 551, blz. 2; zie ook : Parl. Besch., Kamer, zitt. 1953-1954, nr. 379.

werkte : het eerste land kent reeds van in de dertigerjaren een risicoaansprakelijkheid in het verkeer maar voerde pas in 1965 een dwangverzekering in (zie nr. 62), het onze kent geen bijzondere (geschreven) verkeersaansprakelijkheid maar voerde de verplichte verzekering in door een wet van 1 juli 1956 (1).

38 De verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen : algemene gerichtheid op bescherming van de benadeelden

Zonder het kader van de foutaansprakelijkheid te buiten te gaan, streeft de wet van 1 juli 1956 de maximale bescherming van de verkeersslachtoffers na. De ontwikkeling van de verzekeringpraktijk en de toename van de risico's hadden de ogen van de juristen geopend voor het feit dat een aansprakelijkheidsverzekering, die in beginsel slechts gevolgen heeft voor de contracterende partijen, wegens het belang van derden bij de uitvoering ervan kon uitgebouwd worden tot een ware "sociale instelling", tot een schakel in de "socialisering" van het verkeersongevallenrecht (2). Deze algemene gerichtheid blijkt uit het verplicht karakter van de verzekering, ingegeven door de beschouwing dat bij geen enkel ander verzekeringstype derden evenveel belang hebben bij het bestaan van de verzekering, en uit de zogenaamde "decontractualisatie" : daarmee bedoelt men zoals reeds gezegd (nr. 35) de tussenkomst van de overheid in de verhouding tussen verzekeringnemer en verzekeraar, waaruit voor deze laatste een aantal verplichtingen voortvloeien die door de wil van de wetgever op dwingende wijze gekoppeld zijn aan de verzekering en die ertoe strekken om boven het hoofd van de verzekeringnemer een rechts-

(1) Wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (Staatsbl. 15 juli 1956) (in het vervolg aangeduid als W.V.A.M.).

(2) A. MINET, "Principes de l'assurance automobile obligatoire et droits des tiers lésés", in J.T., blz. 473, nr. 1; K. SMULDERS, "Oriëntatie en de problematiek der premiebetaling in de verplichte autoverzekering", in R.W., 1963-1964, kol. 1317; Id., "Droit propre et action directe dans l'assurance automobile obligatoire", in B.A./De Verz., 1960, blz. 378.

betrekking tot stand te brengen tussen de verzekeraar en de benadeelde (1) : vandaar het in artikel 6 van de W.V.A.M. in algemene bewoording neergelegde en in een aantal andere artikelen omschreven "eigen recht van de benadeelde tegen de verzekeraar" - dat ook gevolgen heeft op het procedurale vlak (W.V.A.M., art. 7, 9 en 10) - en waarvan het voornaamste attribuut de niet-tegenstelbaarheid aan de benadeelden is van uit de wet of de verzekeringspolis voortvloeiende nietigheden, excepties of vervalgronden, hetgeen, ruim gesteld, betekent dat het recht op vergoeding onaangetast blijft als in de loop van het contract de polis tegenover de verzekeringnemer haar uitwerking verliest omwille van een of andere tekortkoming aan hem door het algemeen verzekeringsrecht of door de polis opgelegde verplichtingen, ofwel als in de polis bepalingen zijn ingelast die een deel van de schade op de verzekeringnemer laten liggen, of nog als de verzekeringnemer of de verzekerde zich in een van de in de artikelen 24 tot 27 van de modelpolis opgesomde gevallen bevindt waarin een recht op verhaal vanwege de verzekeraar tegen hem bestaat.

-
- (1) De kring van de "benadeelden" die zich op de bepalingen van de wet kunnen beroepen is ruim getrokken en omvat, naar luid van art. 1 van de W.V.A.M. "zij die schade hebben geleden welke grond oplevert voor toepassing van deze wet", wat alle gevallen van aansprakelijkheid, ongeacht hun rechtsgrond, insluit die de eigenaar, iedere houder en iedere bestuurder van een motorrijtuig (behalve na diefstal) kan oplopen voor - in beginsel alle - door dit voertuig veroorzaakte schade; in beginsel speelt de hebdanigheid waarin aan het verkeer wordt deelgenomen (voetganger, fietser, automobilist, inzittende) geen rol, met dien verstande dat de modelpolis bepaalde personen uitsluit, nl. de bestuurder, de verzekeringnemer, de personen wier burgerrechtelijke aansprakelijkheid door het contract gedekt is, de echtgenoten en bloed- en aanverwanten in de rechte lijn van de opgesomde personen, mits deze bij hen inwonen en door hen worden onderhouden; over deze uitsluiting, die ingegeven is door vrees voor collusie - maar die niet kan worden ontlopen door te bewijzen dat er geen collusie is - zie : J. STASSEYNS, "De van het recht op een uitkering uitgesloten personen", in Verz. W., 1972, blz. 1985-1994; W.V.A.M., art. 1, 3 en 4 § 1; modelpolis, art. 7.

39 De verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen : ongevallenpreventie

Hoger is melding gemaakt van de aanvankelijke vrees, dat de enkeling wiens aansprakelijkheid verzekerd ("insured to kill") en wiens vermogen dus beveiligd is, niet langer tot voorzichtigheid in zijn optreden wordt aangezet (zie nr. 35). Hierop wordt geantwoord dat de aansprakelijkheidsverzekering alleen schade aan derden betreft en de foutieve automobilist laat zitten met minstens een deel van de door hem geleden schade, en verder dat in de verzekering een aantal mechanismen tot ongevallenvoorkoming zijn ingebouwd, zoals :

- de verhaalsmogelijkheid van de verzekeraar in een aantal opgesomde gevallen, waarvan vooral de "zware schuld" de rechtspraak een middel aan de hand doet om de individuele verantwoordelijkheid in ernstige gevallen te herstellen (1);
- de bonus-malusregeling die een "personalisatie a posteriori" van de premie bewerkt alnaargelang in een referteperiode met het verzekerd voertuig schade werd veroorzaakt die aanleiding gaf tot staatstussenkomst (2);
- het feit dat nergens aan de verzekeraars een verplichting tot contracteren is opgelegd en dus aan personen met een bijzonder ongunstig ongevalsverleden de facto het recht tot sturen kan worden ontzegd, wat in de loop van de voorbereiding van de wet "geen slechte zaak voor de ongevallenvoorkoming" werd genoemd, al werd toegegeven dat "de kans praktisch uitgeschakeld is door de concurrentie tussen de maatschappijen" (3).

40 Het Gemeenschappelijk Waarborgfonds

Het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, opgericht in uitvoering van de W.V.A.M. (art. 15 § 1 en 16), wil - voorlopig alleen voor persoonsschade - een vangnet vormen voor verkeersslachtof-

(1), (2) en (3) zie blz. 68a

- (1) Modelpolis, art. 24 (algemene regel), 25 (zware fout) en 26 (dronkenschap), in toepassing van W.V.A.M., art. 11; traditioneel wordt in de lijn van de cassatierechtspraak over artikel 16 Verzekeringswet het bestaan geëist van opzet of daarmee gelijk te stellen schuld, waartoe naast het objectief element van de risicoverzwarend ook het subjectief element geëist wordt van het bewustzijn van die verzwarend (Cass., 6 juni 1958, Pas., 1958, I, 1104; Cass., 14 maart 1969, Pas., 1969, I, 618; Cass., 29 januari 1953, Pas., 1953, I, 415). Het beginsel moet blijven dat inbreuken op de wegcode geen verhaalsgronden opleveren, aldus S. FREDERICQ die in 1971 nochtans melding maakt van een verstrenging in de rechtspraak van de laatste jaren ("L'assurance de la faute lourde", in R.C.J.B., 1971, blz. 48), welke niet blijkt uit de rechtspraak sindsdien, die zeer terecht ook rekening houdt met de persoonlijkheid van de bestuurder en zijn gunstig "ongevalsverleden" om over een objectief zware fout heen te stappen (aldus bv. Brussel, 29 april 1969, R.G.A.R., 1969, nr. 8338; Dinant, 24 mei 1972, Jur. Liège, 1972-1973, 58). Klassieke gevallen blijven (zoals in S. FREDERICQ's overzicht) dronkenschap (Brussel 15 januari 1971, Pas., 1971, II, 113), rijden met afgesloten banden (Cass., 12 februari 1971, R.G.A.R., 1972, nr. 8864, De Verz., 1972, 83) en oververmoeidheid, zeker als die het gevolg is van misbruik van alcohol of geneesmiddelen (Rb. Antwerpen, 18 oktober 1973, De Verz., 1975, 475), niet als de bestuurder zelf zich van zijn toestand geen rekenschap kan geven (Gent, 8 december 1970, R.W., 1972-1973, kol. 230). Feitelijke gegevens, zoals cijfermateriaal, over het uitoefenen van dit verhaal zijn op de B.V.V.O. niet voorhanden en worden door de verzekeringsmaatschappijen ongaarne verstrekt.
- (2) Sedert M.B. van 14 april 1971 (Staatsbl. 11 mei 1971) (art. 5-7); comm. : S. FREDERICQ, "De nieuwe bonus-malus regeling in de automobielverzekering", in R.W., 1971-1972, kol. 785-792; nevengevolg is een vermindering ten voordele van de verzekeraars van de kostenlast voor kleine schadegevallen, die minder snel worden aangegeven om een malus te ontlopen.
- (3) Parl. Besch., Kamer, zitt. 1953-1954, nr. 379, blz. 11.

fers die schade opliepen in omstandigheden die tot aansprakelijkstelling leidden of hadden kunnen leiden, maar om een of andere reden van de bescherming van de dwangverzekering verstoken bleven (niet-verzekerd zijn van het motorrijtuig, faillissement van de verzekeraar, vluchtmisdrijf, diefstal) (1).

Tot nu toe gold dat de tussenkomst van het Fonds geen jota verandert aan de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid; zo blijft de gelaedeerde de bewijslast dragen van de schuld van de schadeverwekker, van de schade en van het oorzakelijk verband tussen beide (2). Op die regel is door een verloren staand artikel (50 § 1, 2°) van de Wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen een beperkte maar historisch belangrijke uitzondering mogelijk gemaakt. De passage doet enigmatisch aan: "Elke benadeelde kan van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de vergoeding bekomen van de schade voortvloeiende uit lichamelijke letsels die door een motorrijtuig zijn veroorzaakt (...) wanneer geen enkele toegelaten verzekeringsonderneming tot die vergoeding verplicht is (...) om reden van een toevallig feit waardoor de bestuurder van het voertuig dat het ongeval veroorzaakte, vrij uit gaat"; verder in de wet staat te lezen dat de voorwaarden tot toekenning van dit recht door de Koning dienen bepaald, wat tot dusver niet is gebeurd. Een lezing van de voorbereidende werken (3) leert dat er wel van werd uitgegaan dat "het om redenen van sociale

-
- (1) I.v.m. de totstandkoming: G. MINET, "La notion de Fonds de garantie dans les divers projets sur l'assurance automobile obligatoire", in B.A. De Verz., 1950, blz. 525-542; over de uitbreiding tot zaakschade: Wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, art. 50 § 1, derde lid.
 - (2) Vereist is verder ook, dat de schade in België is toegebracht en dat door de benadeelde zekere bekendmakingen werden gedaan; inz. over de voorwaarden: R. ULRIX, "Het Waarborgfonds, het Belgisch bureau der Automobiilverzekeraars en de Grensverzekering", in R.W., 1956-1957, kol. 1588-1591.
 - (3) Voor een studie: D. SIMOENS, "Naar een verruiming van de bevoegdheden van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds", in Verz. W., 1977, blz. 271-274.

rechtvaardigheid niet past de slachtoffers van verkeersongevallen zonder schadeloosstelling te laten, wanneer deze niet kunnen worden vergoed", maar dat daarna niet veel verder werd gedacht dan aan het voorbeeld van het plots overlijden van de autobestuurder die daardoor een ongeval veroorzaakt (1). Het is de vraag hoever de Koning zich door dit voorbeeld zal laten leiden, terwijl de bewoordingen ruim genoeg zijn om ook andere gevallen te dekken.

B. De rechtstreekse verzekering van verkeersschade

41 In het algemeen

Is de verkeersschadevergoeding in ons land traditioneel steeds gezien in het licht van het vertrouwde aansprakelijkheidsbegin-sel, dan wordt toch reeds naar geldendrecht een groot deel van de verkeersschade opgenomen langs kanalen van rechtstreekse verzekering, die de benadeelden in verbinding stelt met een verzekeraar die "aan hun kant" staat en dus niet langs een schadeverwekker om met die van een "tegenpartij". In dit ver-band wordt gedacht aan de talrijke verzekeringen met privaat of sociaal karakter, die in hun breder opzet naast andere scha-degevallen ook verkeersongevallen bestrijken; aan de bijzondere re-geling voor ongevallen op de weg naar en van het werk, aan de polis-sen die uit de vindingrijkheid van de commerciële verzekerings-branche zijn gesproten en de automobilisten worden aangeboden als "bijkomende verzekeringen", die de dwangverzekering willen

(1) Over dit voorbeeld dat in de huidige stand het enig houvast is : P. GILOT, "De Wet van 9 juli 1975 op de controle der verzekeringsondernemingen", in R.W., 1975-1976, kol. 1657; als zodanig zou art. 50 beantwoorden aan volgende verzuchting van het Hof van Beroep te Brussel (30 juni 1975, R.G.A.R., 1976, nr. 9534) : "Qu'il apparait en ef-fet particulièrement regrettable que n'existe pas un ré-gime légal d'indemnisation des victimes d'accidents ne pou-vant être imputés à la faute d'un conducteur parce que ce-lui-ci a été momentanément privé de ses facultés mentales par un malaise grave, subit et imprévisible, alors qu'un tel régime a été organisé pour le cas où le véhicule qui a causé le dommage était conduit par une personne non assu-rée ou demeurée inconnue".

aanvullen waar deze opvallende leemten vertoont.

42 De sociale verzekeringen : het niet-professioneel ongevalsrisico

Dezelfde omstandigheden die sedert het laatste kwart van de vorige eeuw de foutaansprakelijkheid deden wankelen, liggen aan de basis van de opkomst en de bloei van de sociale verzekeringen. Naarmate de enkeling werd losgerukt uit de solidariteitskernen (familie, gilde, dorp, landbouwuittbating) waaruit de maatschappij van vóór de industrialisering met haar hiërarchisch en gestructureerd karakter was opgebouwd en naarmate in hoofde van de Koning en de Kerk de bijstandsverplichtingen verzwakten die tot in de achttiende eeuw een vangnet hadden gevormd voor wie buiten het natuurlijk beschermingskader viel, was de nood groot aan een nieuwsoortige bescherming van de verstedelijkste en vaak verpauperde massa.

Nadat de lente van 1886 de lente werd van de sociale beweging en het nieuw geluid bracht van het sociaal recht, heeft de sociale zekerheid een bestendige uitwendige (wat het toepassingsgebied betreft) en inwendige (wat de tenlaste genomen risico's en de mate van de tenlasteneming betreft) uitbreiding gekend, waarbij voor beide aspecten steeds meer afstand wordt genomen van de oorspronkelijke verwijzing naar economische realiteiten (1).

De vooruitgang is het grootst op het domein van de letsel- en overlijdensschade, veroorzaakt door autoöngevallen of anderszins. Dit geldt inzonderheid voor de verplichte ziekte- en invaliditeitsverzekering, waarvoor het risico zich kan voordoen onder de vorm van een ziekte, een ongeval of nog anders,

(1) Over dit alles : J. DUPÉROUX, Sécurité sociale, Parijs, 1973, nr. 17, blz. 31; P. DURAND, Politique contemporaine de sécurité sociale, Parijs, 1953, nr. 19, blz. 47; H. HATZFELD, Du paupérisme à la sécurité sociale, Parijs, 1971, blz. 9; B.S. CHLEPNER, Cent ans d'histoire sociale en Belgique, Brussel, 1972, blz. 132; F. VAN GOETHEM, "Nieuwe vormen van sociaal recht", in R.W., 1949-1950, kol. 961; J. VAN LANGENDONCK, "Entwicklungstendenzen der sozialen Sicherheit in Belgien", in VSSR, 1977, blz. 55-71.

en waarvan de benaming om die reden misleidend kan zijn. Sedert de veelhoek van rechthebbenden bijna een kring is geworden (1), bestaat in ons land een veralgemeend recht op terugbetaling van kosten gedaan voor geneeskundige verstrekkingen in de ruimste zin (2), al is deze terugbetaling meestal niet volledig (3); door werknemers of zelfstandigen geleden inkomensschade wordt ondervangen door uitkeringen die voor de eersten op proportionele, voor de laatsten op forfaitaire basis berekend worden (4); overlijdensschade wordt wat de kosten betreft door een uitkering voor begrafniskosten gedekt (5), maar wat de inkomensschade voor de nabestaanden van de kostwinner betreft slechts onder sterk inperkende voorwaarden (6) opge-

-
- (1) Inz. : K.B. 28 juni 1969 tot verruiming van de werkingssfeer van de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging tot de nog niet beschermde personen.
 - (2) ... d.i., gericht op het behoud of het herstel van de gezondheid; zie nochtans de opsomming van de verstrekkingen in art. 23 van de Wet van 9 augustus 1963 tot instelling en organisatie van een regeling voor verplichte ziekte- en invaliditeitsverzekering (verder aangeduid als W.Z.I.V.), en de procedure i.v.m. de revalidatie en her-scholing (W.Z.I.V., art. 19).
 - (3) De terugbetaling bedraagt niet voor alle rechthebbenden en voor alle verstrekkingen 100 %, en wordt berekend, niet op de werkelijke kosten, maar op de in overeenkomsten vastgelegde honoraria en prijzen (W.Z.I.V., art. 25).
 - (4) Resp. : W.Z.I.V., art. 45-60; K.B. 20 juli 1971 houdende instelling van een verzekering tegen arbeidson-geschiktheid ten voordele van de zelfstandigen.
 - (5) W.Z.I.V., art. 61.
 - (6) ... o.m. qua leeftijd en geslacht; i.v.m. het voorbe-houden van de overlevingspensioenen aan weduwen (niet weduwnaars) : A. ALEN en D. SIMOENS, noot onder A.~~R.~~H. Luik, 24 september 1974, J.T.T., 1974, blz. 220, nr. 9.

nomen door overlevingsrenten en -pensioenen en wezenbijslagen (1).

In alle sectoren komen verder bepalingen voor, die het genot van bepaalde, ditmaal niet rechtstreeks tot dekking van fysiologische risico's geconcipieerde prestaties blijven garanderen niettegenstaande de arbeidsongeschiktheid of het overlijden van de gerechtigde, of die, op een algemeen vlak, de nadelige gevolgen van deze toestanden neutraliseren ten aanzien van het recht op of het bedrag van de betreffende prestaties (2).

Belangrijk voor dit proefschrift is, dat deze stelsels weinig of geen rekening houden met de omstandigheden waarin de schade is opgelopen. Bijzondere regels voor verkeersschade komen niet voor, tenzij sedert kort in de financieringsbepalingen van de wetgevingen over sociale reclassering van de mindervaliden en ^{van} ~~en~~ de ziekte- en invaliditeitsverzekering, die een bijzondere heffing leggen op de eigenaars van motorrijtuigen door afneming van ~~den~~ deel van de premie bestemd voor de aansprakelijkheidsverzekering (3).

De verkeersfout kan wel zijdelings spelen, langs de in sommige sectoren voorziene uitsluitingsbepalingen wegens opzet of zware fout (4). Dit is niet het geval voor de stelsels ten

-
- (1) K.B. nr. 50 van 24 oktober 1967 betreffende het rust- en overlevingspensioen voor werknemers, art. 16-24; K.B. nr. 72 van 10 november 1967 betreffende het rust- en overlevingspensioen voor zelfstandigen, art. 4; K.B. van 19 december 1939 tot samenvatting van de wet van 4 augustus 1930 betreffende de kindertoelagen voor loonarbeiders, art. 56 bis
 - (2) Voor een exhaustieve behandeling : P. DENIS, "L'indemnisation de l'incapacité de travail ou du décès dans le régime de l'assurance obligatoire contre la maladie et l'invalidité. Ses répercussions sur les droits aux autres prestations de la sécurité sociale", in R.G.A.R., 1974, nr. 9279 en 9297.
 - (3) Resp. Wet van 16 april 1963 betreffende de sociale reclassering van de minder-validen, art. 24; W.Z.I.V., art. 121, 9° (sedert 1974).
 - (4) Algemeen over de fout in de sociale zekerheid : Y. SAINT-JOURS, La faute dans le droit général de la sécurité sociale, Parijs, 1972; G. LYON-CAEN, "Le rôle de la faute dans le droit de la sécurité sociale", in Actes du septième congrès international du droit du travail et de la sécurité sociale, Warschau, 1973, blz. 11-30; vgl. enigszins : L.J.M. DELEEDE, .../...

voordele van mindervaliden of voor de pensioenstelsels, die ofwel geen sanctionering kennen ofwel een sanctionering in een ander verband. De vraag kan zich wel stellen naar aanleiding van de in artikel 70 § 3 van de W.Z.I.V. voorziene uitsluiting "in de gevallen van schade voortspuitende uit een door de rechthebbende gepleegde zware fout". Het is aangegeven deze bepaling restrictief te interpreteren, in elk geval restrictiever dan in het kader van de privé-verzekeringen, die een ander uitgangspunt hebben en ook verzekeringstechnisch niet met de sociale verzekeringen zijn gelijk te stellen. Dit geldt des te meer voor in het verkeer begane fouten : in de loop van de voorbereidende besprekingen van de W.Z.I.V. is ten andere met klem gesteld dat "de prestaties niet mogen worden onttrokken aan de werknemer die, met name op het gebied van het verkeersreglement, een lichte fout heeft begaan", en ook de rechtsleer heeft erop gewezen dat "inbreuken op de wegcode en bijzondere wetten in beginsel niet in aanmerking mogen komen". Deze dubbele waarschuwing is bij de rechtspraak niet in dovemansoren gevallen : naast gevallen van dronkenschap of pleging van een misdrijf, leveren verkeersovertredingen naar haar oordeel slechts zeer uitzonderlijk een zware fout op (1).

43 Sociale verzekeringen : het professioneel ongevalsrisico

Statistieken wijzen uit dat veel verkeersslachtoffers aanspraak kunnen maken op prestaties van de arbeidsongevallenregeling, omdat het ongeval een arbeidsongeval sensu stricto¹, meer nog, een ongeval op de weg naar en van het werk is. Het onderscheid

.../...

"Het verband tussen gedragingen van een verzekerde en het recht op uitkeringen in enkele sociale verzekeringswetten", in Hedendaags arbeidsrecht, Alphen aan de Rijn, 1966, blz. 202-213.

- (1) W. PEERAER, "Faute grave et déchéance en assurance maladie-invalidité", in T.S.R., 1965, blz. 3; H. DEMEESTER, "De zware fout in de ziekte- en invaliditeitsverzekering", in T.S.R., 1973, blz. 204-205; Parl. Besch., Kamer, zitt. 1961-1965, nr. 527/16, blz. 161-162; zie ook : D. SIMOENS, "Overzicht van rechtspraak. Ziekte- en invaliditeitsverzekering", te verschijnen in R.W., 1977-1978, nr. 35.

tussen beide vormen, dat bijvoorbeeld voor handelsvertegenwoordigers moeilijk te maken kan zijn, speelt niet op het vlak van de vergoedingen, wel op dat van de cumulatie met gemeenrechtelijke schadeloosstelling en op dat van de bewijslevering. Bij arbeidsongevallen *sensu stricto* moet de getroffene alleen wijzen op een letsel en op een plotselinge gebeurtenis (niet meer op de uitwendigheid ervan), die zich heeft voorgedaan tijdens de uitvoering van de arbeidsovereenkomst. Inzake arbeidswegongevallen moet de getroffene aantonen dat ze zich voordeden op het normaal (d.i. niet om een louter persoonlijk motief onderbroken) traject tussen de werk- en de verblijfplaats (1).

De bijzonderbehandeling van ongevallen op de arbeidsweg is wel traditioneel te verklaren maar niet rationeel te verantwoorden; het betreft een tijdens de oorlog en met het oog op de oorlogsomstandigheden afgedwongen recht dat achteraf werd bestendigd, en dat onbegrijpelijk voorkomt in het licht van de aanvankelijke doelstelling van de arbeidsongevallenwet, werknemers te beschermen tegen de verhoogde gevaren van de arbeid in groepsverband en in een gemechaniseerd arbeidsmilieu : arbeidswegongevallen zijn immers duidelijk niet de realisatie van een aan de arbeid verbonden risico, maar van een algemener verkeersrisico. / De voorziene prestaties, die alleen bij opzet van het slachtoffer ontzegd kunnen worden, liggen in de regel boven die van ziekte- en invaliditeitsverzekering en behelzen terugbetaling van medische kosten en van zekere reis- en verblijfkosten, uitkeringen bij arbeidsongeschiktheid, en na overlijden ten voordele van een nogal breed getrokken kring van nabestaanden, terugbetaling van begrafeniskosten en inkomensvervangende renten (2).

(1) Voor meer details : D. SIMOENS, "Arbeidsongevallen en beroeps ziekten. Kritisch overzicht van recente rechtspraak over bepaalde betwiste punten", in *T.S.R.*, 1977, blz. 393-397 (bewijsregeling arbeidsongevallen *sensu stricto*), blz. 405 (id. arbeidswegongevallen).

(2) Arbeidsongevallenwet 10 april 1971, resp. art. 28-31, 32, 22-24, 10 en 11-21.

De sociale verzekeringen trekken voor de vergoeding van persoonsschade dus een duidelijke streep alnaargelang deze de realisatie van een professioneel risico is of niet, en schrijft in het eerste geval een over het algemeen ruimere tenlasteneming voor. Als verantwoording wordt soms een beroep gedaan op een idee van een vergeldende rechtvaardigheid die tussen werkgevers en werknemers een ruimere solidariteit te weegbrengt dan de op een verdelende rechtvaardigheid gestuende algemene regimes. Wellicht kan eenvoudiger aangevoerd worden dat de forfaitaire vergoedingen voor arbeidsongevallen en beroepsziekten van bij de aanvang bedoeld waren om de aanspraken uit onrechtmatige daad te vervangen, terwijl die voor gewone ongevallen of ziekten deze aanspraken laten bestaan (1). In de arbeidsongevallenverzekering speelt nog enigszins de aansprakelijkheidsgedachte zodat de uitkeringen ervan dichter de eis van de volledige vergoeding benaderen: de thans geldende arbeidsongevallenwet geeft aan dit beginsel een ruime toepassing inzake inkomensschade, door de vergoeding hiervan bijvoorbeeld bij de aanvang op ten minste negentig procent te brengen en de getroffen de mogelijkheid te geven in geval van gedeeltelijke, tijdelijke arbeidsongeschiktheid zijn volledig loon te blijven genieten, als hij bereid is aangepaste arbeid te verrichten (2).

44 Private verzekeringen : algemene types

Met de bloei van de commerciële verzekeringsbranche, die eveneens verband houdt met de toename van de risico's in de industriële en verstedelijkte maatschappij komt het steeds meer voor dat de verkeersslachtoffers geholpen worden door niet specifiek met het oog op verkeersongevallen aangepaste sommen- en schadeverzekeringen (3). Het vooral langs contractuele weg voltrokken onderscheid tussen deze twee verzekeringsvormen is zeer belangrijk en speelt vooral voor de berekening van de prestaties en de daarmee verband houdende vraag naar een indeplaatsstelling van de verzekeraar in de

(1) R. GRANGER, "L'influence de la sécurité sociale sur la responsabilité civile", in Dr. soc., 1955, blz. 500, nr. 2.

(2) H. LENAERTS, Inleiding tot het sociaal recht, Gent/Leuven, 1973, nr. 85, blz. 106.

(3) Aldus bv. de behandeling door: R. LIENARD en R.O. DALCQ, "Responsabilité, assurance et solidarité sociale dans l'indemnisation des dommages", in Rapports belges au VII Congrès international de droit comparé, Brussel, 1970, blz. 164-165; R.O. DALCQ en M. GROSSMANN, "Indemnisation des dommages accidentels en droit Belge", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, 1974, blz. 240-242.

rechten van de verzekerde (1).

De sommenverzekering, waarvan de levens- en ongevallenverzekering de klassieke toepassingen zijn is het contract waarbij de verzekeraar de uitbetaling van een vooraf overeengekomen en in functie van de premies bepaald kapitaal of rente toezegt aan de verzekeringnemer (of aan een andere beneficiant) als een bepaalde gebeurtenis zich voordoet, los van de vraag hoe groot de door die gebeurtenis veroorzaakte schade is. In de schadeverzekering is de geledenschade daarentegen wel de maat van de prestaties : deze verzekering heeft tot doel de schade te vergoeden, en niet meer dan die schade, die de verzekeringnemer werkelijk heeft opgelopen en heeft dus een meer uitgesproken vergoedend doel. Voor de sommenverzekering volstaat de beneficiant met te bewijzen dat het risico zich heeft voltrokken, voor de schadeverzekering dient daarenboven het bedrag van de schade bewezen.

45 Private verzekeringen : specifieke voor verkeersschade ontworpen niet-verplichte rechtstreekse verzekeringen

Uit de vindingrijkheid van de verzekeringsbranche zijn een aantal types van polissen gesproten, die bepaalde leemten willen opvullen die door de dwangverzekering worden gelaten, en meestal samen met deze op vrijwillige basis aan de verzekeringnemer worden aangeboden.

(a) Ruim verspreid, en naar blijkt nog steeds in vooruitgang, is de "verzekering-inzittenden". Uit een door SCHUERMANS uitgevoerd onderzoek naar de meest gangbare polissen blijkt, dat deze in twee grote groepen kunnen worden ingedeeld : ofwel wordt elke inzittende van het omschreven voertuig gedekt, ofwel alleen die inzittenden die op grond van artikel 7 van de modelpolis de voordelen van de dwangverzekering niet kunnen inroepen, maar dan voor om het even welk voertuig. De verzekeringen vertonen overwegend de kenmerken van een sommenverzekering (die tussenkamt bij arbeidsongeschiktheid en overlijden), behalve voor de geneeskundige kosten en de begrafenis-kosten,

(1) Voor toepassingen : M. DEBONA^HIRE, J. SCHRIJVERS, L. SCHUERMANS, D. SIMOENS en A. VAN OEVELEN, "Overzicht van rechtspraak, Schade en schadeloosstelling", te verschijnen in T.P.R., 1977, nr. 64 en 65.

indien deze zijn gedekt. Voor de rest (uitsluitingsgronden, duur, uitbreidbaarheid tot andere voertuigen) lopen de beschikkingen van de polissen nogal uiteen (1).

(b) Bij de automobilisten blijkt verder een verlangen te bestaan, om de schade aan het eigen voertuig vergoed te krijgen, ook als geen derde aansprakelijk kan worden gesteld. Aan dit verlangen beantwoordt de - eveneens in gestadige vooruitgang zijnde - verzekering van schade aan het eigen voertuig, waarvan de dekking ruimer of minder ruim kan worden opgevat, maar die meestal dekking biedt van diefstal, brand en blikshade (2).

(c) Een derde verzekeringstype dat door de verkeersdeelnemers op vrijwillige basis steeds meer wordt aangegaan, is de rechtsbijstandsverzekering waarbij "de verzekeraar zich tegenover de verzekerde verbindt tot het vergoeden van kosten verbonden aan de verdediging van de belangen van de verzekerde in een rechtszaak". Op die manier kan de automobilist die een rechtstrijd wil aangaan naar aanleiding van een autoöngeval de gerechtskosten en de uitgaven voor advocaten en deskundigen afwentelen op de verzekeraar, die bijvoorbeeld ook een minnelijke schikking kan nastreven en een rechtsbijstand in natura kan verlenen (3).

- (1) Het incasso bedroeg in 1974 : 347 miljoen (stijging met 14 % tegenover het jaar ervoor); L. SCHUERMANS, Vers une meilleure protection des victimes d'accidents de la circulation ?, Rapport belge présenté au congrès de l'A.I.D.A., Gent, 1976, blz. 8-11 (onuitg.).
- (2) Het incasso voor deze zogenaamde cascoverzekering, samen met de gerechtsbijstandsverzekering bedroeg in 1974 : 3 795 miljoen (stijging met 9 % tegenover het jaar ervoor); comm. : M. FONTAINE, Droit des assurances, Brussel, 1975, nr. 72, blz. 247.
- (3) J. VAN DEN HEUVEL, "De rechtsbijstandsverzekering", in R.W., 1973-1974, kol. 1935.

C. Invloed van verzekering op aansprakelijkheid. Poging tot systematisatie : de theorieën over "assurance oblige"

46 Uitgangspunt

Een merkwaardige poging tot systematisatie van de evolutie die het schadevergoedingsrecht in de laatste eeuw heeft ondergaan, is ondernomen door de Amerikaans-Oostenrijkse auteur EHREN-ZWEIG, die navolging heeft gekregen bij een aantal auteurs die aan de originele theorieën de gewenste verfijningen hebben aangebracht (1). Hun uitgangspunt is, dat de op gang zijnde evolutie kan ontleed worden als een nog niet helemaal voltrokken overgang van het beginsel van schadeverplaatsing via fout naar dat van schadeverplaatsing via verzekering, van "faute oblige" naar "assurance oblige". Hieronder wordt gezocht naar de grondslag van dit tweede verliesverschuivingsprocédé en wordt nagegaan in hoeverre dit vaste grond heeft verworven in rechtsbewustzijn en -praktijk van deze tijd, bijzonder op het domein van de verkeersongevallen.

De hoeksteen van de verzekeringstechniek is dat ze niet alleen zoals aansprakelijkheid een verschuiving van de overkomen schade maar bovendien ook een spreiding ervan in de hand werkt. Op die manier kan in gevallen waarvoor de traditionele aansprakelijkheidsopvatting wegens ontstentenis van een fout in de schadeveroorzaking als oplossing voorschrijft het verlies maar te laten liggen waar het valt ("the loss rests where it falls"), de

(1) A. EHRENZWEIG, "Assurance Oblige. A Comparative Study", in Law. Cont. Probl., 1950, blz. 445-455; W. VAN GERVEN, "De invloed van de verzekering op het verbintenissenrecht", in R.W., 1962-1963, kol. 777-792; Id., "Algemeen overzicht van en actuele tendensen in het aansprakelijkheidsrecht, gezien in verband met de medische sector", in Medische aansprakelijkheid in ziekenhuisverband, Leuven, 1972, blz. 36-45, nr. 13-15; A. TUNC, "Logique et politique dans l'élaboration du droit, spécialement en matière de responsabilité civile", in Mélanges en l'honneur de Jean Dabin, Brussel/Parijs, 1963, I, blz. 317-339; R. KEETON, "Conditional Fault in the Law of Torts", in Harv. L. Rev., 1959, blz. 401-444.

schade toch verplaatst worden om een zeer eenvoudige en voor de hand liggende reden : omdat men de last van het verlies, door ze te verplaatsen, op de schouders kan leggen van een enkeling doch meestal van een groep of rechtspersoon die van het dragen ervan minder nadeel ondervindt dan het slachtoffer (1).

Vandaar dat eraan gedacht kan worden om, staande voor gevallen van nietfoutieve schadeverwezenlijking, een middenweg te vinden tussen veralgemeende aansprakelijkstelling wegens veroorzaking en veralgemeende immuniteit - die beide tot onbillijkheid kunnen leiden -, door op grond van een nieuwe billijkheidsgedachte rekening te houden met "the parties comparative insulation against loss" en de vergoedingsvraag op te lossen aan de hand van een vergelijking van de "rijkdom" van de partijen : "richesse oblige", of nog : "let the rich man pay" (2). Voorgesteld in haar meest extreme vorm en als de banden met het aansprakelijkheidsbeginsel volledig worden losgegooid, neemt het vergoedingsdebat in deze gedachtengang dan de vorm aan van een speuren naar de "superior risk bearer", naar degene van de betrokken partijen die van de schade het minst nadeel ondervindt (vandaar de aanduiding van dit leerstuk als "the principle of the smallest harm") omdat zij zich in de beste positie bevindt om de schade om te slaan over een ruimer individueel vermogen of - beter nog - over een groepsvermogen dat door een beroep op de rechtspersoonlijkheid of door verzekering tot stand is gebracht. Het kan moeilijk ontkend worden dat de hoeksteen van deze techniek tot op een zekere hoogte aan onze ervaringsgegevens en aan een ruim verspreide billijkheidsgedachte beantwoordt. We kunnen gemakkelijk inzien dat de ver-

(1) W. VAN GERVEN, De invloed van de verzekering..., kol. 778-779, nr. 3; zie ook : O. LANG, "Compensation of Victims. A Pious and Misleading Platitude", in Col. L. Rev., 1966 blz. 1662-1563; hiervan gaat ook de economisch-juridische theorie van G. CALABRESI uit, die verder (nr. 216) wordt besproken.

(2) A. EHRENZWEIG, op. cit., blz. 446; G. CALABRESI, "Some Thoughts on Risk Distribution and the Law of Torts", in Yale L.J., 1961, blz. 507.

storing die fataal met elk ongeval gepaard gaat met meer zin voor evenwicht verholpen wordt wanneer de verliezen gedeeld worden dan wanneer ze gedoemd worden om in volle omvang op een enkeling te drukken. Ook economisch gesproken komt het, overeenkomstig de bevindingen van de leer van het afnemend grensnut, minder hard aan met eenzelfde bedrag een omvangrijk dan een beperkt vermogen te belasten (1).

Voorgesteld zoals hierboven in haar theoretische consequenties, en toegespitst op de grondregel dat alleen nog de financiële draagkracht van de partijen ("their capacity to bear a loss") bepalend is voor de vergoedingsvraag, komt deze methode van schadespreiding via verzekering onverwezenlijkbaar voor. Het is de verdienste van EHRENZWEIG geweest de ideeën over schadeverschuiving via rijkdom of verzekering in historische verbanden en tegen de achtergrond van de ontwikkeling van het West-Europees ongevallenrecht te hebben gezien, en te hebben aangetoond dat in het aansprakelijkheidsrecht naast het foutelement ook steeds meer het verzekeringselement is gaan meespelen (2).

47 Richesse oblige

Een voor de hand liggend voorbeeld waarbij de wet zelf aan de rechter opdraagt een vergoedingsplicht te vestigen en de omvang ervan te bepalen met inachtneming van de vermogenstoestand van de partijen wordt geboden door artikel 1386 bis B.W., dat voor de vergoeding van de schade veroorzaakt door abnormalen aan de rechter opdraagt uitspraak te doen "naar billijkheid, rekening houdende met de omstandigheden en met de toestand van de partijen", waarmee ook de vermogenstoestand van de betrokkenen wordt bedoeld. De gedachte aan schadeverschuiving

(1) P.S. ATIYAH, Accidents, Compensation and the Law, London, 1970, blz. 529; L. FEEZER, "Capacity to Bear Loss as a Factor in the Decision of Certain Types of Tort Cases", in U. Pa. L. Rev., 1930, blz. 809-810.

(2) Aldus : W. VAN GERVEN, De invloed van de verzekering..., kol. 780, nr. 6.

via rijkdom blijkt ook te hebben meegespeeld bij het neerschrijven van andere bijzondere aansprakelijkheidsregimes, waarbij minder dan in het eerste voorbeeld individuele partijen worden beoogd dan wel categorieën van slachtoffers en schadeverwekkers (1). De vaststelling dat de werkgevers over ruimere schadespreidingsmogelijkheden beschikten dan de werknemers is, toegepast op de arbeidsongevallen, in de jaren voor de laatste eeuwwisseling de aanleiding geweest tot het ontwerpen van de risicoleer, die het risico van een bepaalde gevaarlijke handeling of onderneming laat rusten bij degene die uit de handeling of onderneming het economisch voordeel haalt : "le risque profit" (zie nr. 19). "If we assume, aldus EHRENZWEIG, in all these cases that the actor had engaged in a dangerous activity for the sake of material or ideal profit, we may conclude that within the actor's economy any loss resulting from his liability is reduced by that profit, and is smaller, to that extent at least, than the loss his victim would have to bear if the loss were left to rest where it fell. Any liability imposed on the actor can thus be rationalized under the principle of the smallest harm" (2).

Ter verdediging van bepaalde aan de risicoleer ontleende wetten werd ten andere uitdrukkelijk het argument van de ongelijke vermogenstoestand ingeroepen. Bij de goedkeuring van de eerste arbeidsongevallenwet had het argument een politieke bijbedoeling, bij de discussie in 1906 over de vestiging van een foutvermoeden ten laste van de automobilist werd een motorrijtuig als een geprivilegeerd bezit voorgesteld van wie het zich veroorloven kon, bij de totstandkoming van de aansprakelijkheidsregeling van luchtvaartongevallen werd het kapitaal van de exploitanten uitdrukkelijk met dat van de slachtoffers vergeleken (zie nr. 19 , 20 en 22).

48 Assurance oblige

Van verliesverschuiving via rijkdom naar verliesverschuiving via verzekering is maar een kleine stap, hoe weinig vertrouwd

(1) C. MORRIS, "Hazardous Enterprises and Risk Bearing Capacities", in Yale L. J., 1952, blz. 1172-1179.

(2) A. EHRENZWEIG, op. cit., blz. 446.

deze laatste uitdrukking ons ook in de oren klinkt (1). Door de verzekeringstechniek wordt een brede interpersonele en intertemporele spreiding bewerkt zodat de verzekering geroepen lijkt om de rijkdom als criterium voor de schadeverschuiving te verfijnen (2). Een voorbeeld biedt de arbeidsongevallen-regeling : al bestaat los van de verzekering een voldoende stevige grondslag voor de werkgeversaansprakelijkheid, dan bewijst de verruiming van de verzekeringspraktijk sinds 1903 en de invoering van de verzekeringsplicht in 1971 dat verzekering en sociale zekerheid de uiteindelijke oplossingen zijn, zoals reeds door de eerste aanhangers van de risicoleer is voorspeld (zie nr. 49). De inwerking van de verzekeringsgedachte in het aansprakelijkheidsrecht is ook merkbaar telkens een objectieve aansprakelijkheid gevestigd wordt tot beloop van een bepaald bedrag, dat tegelijk de som is waarvoor een verzekering dient genomen : een dergelijke regeling wijst erop dat aansprakelijkheid en verzekering tesamen zijn ontworpen, de eerste zelfs duidelijk in functie van de tweede (zie nr. 20).

49 Assurabilité oblige

Aan het leerstuk "assurance oblige" wordt een verdere verfijning aangebracht door voor de verliesverschuiving niet het al dan niet werkelijk voorhanden zijn van een verzekering in een bepaald geval, maar wel het bestaan van een verzekeringsplicht tot dekking van een omschreven risico in aanmerking te nemen. De reden hiervan is duidelijk : als de verzekering inderdaad geroepen is om in bepaalde gevallen de fout als vergoedingsbeginsel te vervangen, dan moet vermeden worden dat het slachtoffer anders wordt behandeld alnaargelang de tegenover

-
- (1) Een verzekering wordt immers in de regel genomen tegen een bepaalde aansprakelijkheid, niet om een aansprakelijkheid te gronden.
- (2) A. TUNC, "Logique et politique dans l'élaboration du droit, spécialement en matière de responsabilité civile", in Mélanges en l'honneur de Jean Dabin, Brussel/Parijs, 1963, I, blz. 335, nr. 17; R. SAVATIER, "Personnalité et dépersonnalisation de la responsabilité civile", in Mélanges offertes à M. Laborde-Lacoste, 1963, blz. 343.

hem staande partij al dan niet een (toereikende) verzekering heeft afgesloten. Wat dus doorslaggevend zou moeten zijn is niet de vraag of deze partij al dan niet verzekerd is, maar wel of ze, gezien het risico waaraan ze zichzelf of anderen blootstelde al dan niet een verzekering had moeten nemen : "the reasonable respectability and availability of insurance" (1). Sommige auteurs stellen als vergoedingsgrond de beschikbaarheid voor van een verzekering tot dekking van bepaalde schade, wat ze aanduiden als "assurabilité oblige" of "Verzicherbarkeit verpflichtet" (2). Met VAN GERVEN verkiezen we het behoren te verzekeren in plaats van de verzekerbaarheid als criterium te nemen (3) : niet de toegankelijkheid van de verzekering maar het verplicht karakter ervan is doorslaggevend, wat vanzelfsprekend zal inhouden dat aan de eerste voorwaarde is voldaan.

Van welke aard is de beschreven verzekeringsplicht en hoe wordt ze gesanctioneerd ? Hierop moet een antwoord gegeven worden vanuit het standpunt van het slachtoffer, dat op het bestaan van een verzekering mocht rekenen. Is de verzekering afgesloten, dan wordt deze de vergoedingsgrond. Is ze het niet of is de afgesloten verzekering ontoereikend dan maakt dit nalaten een fout uit en brengt deze de aansprakelijkheid mee van de in gebreke zijnde verzekeringsplichtige. Met KEETON kan in dit verband van een voorwaardelijke fout worden gesproken (4). Ten aanzien van aansprakelijkheidsvragen zou het recht dan drie soorten handelingen en ondernemingen onderscheiden : degene die

(1) A. EHRENZWEIG, op. cit., blz. 450-453.

(2) Resp. L. JAFFE, "Dammages for Personal Injury. The Impact of Insurance", in Law Cont. Probl., 1953, blz. 219; S. SIMITIS, "Soll die Haftung des Produzenten gegenüber dem Verbraucher durch Gesetz, kann sie durch richterliche Fortbildung des Rechts geordnet werden ?", in Verhandlungen 47° Juristentages, München, 1968, blz. 73.

(3) W. VAN GERVEN, De invloed van de verzekering..., kol. 781, nr. 6.

(4) R. KEETON, op. cit., blz. 401.

onder geen enkel beding gesteld of gevoerd mogen worden op straffe van veroordeling wegens fout; degene die volledig vrij gesteld of gevoerd mogen worden; degene die weliswaar het gevaar voor de gemeenschap op aanzienlijke wijze verhogen, maar wegens hun maatschappelijk nut niet geheel verboden kunnen of mogen worden. Voor deze is het afsluiten van een verzekering een voorwaarde, en degene die de handeling stelt of onderneming voert zonder het verhoogd risico te laten dekken, maakt zich aan een voorwaardelijke fout schuldig, een nieuwsoortig foutbegrip waaraan een nieuwsoortige foutaansprakelijkheid wordt verbonden, die van de traditionele aansprakelijkheid niet eens grondig afwijkt maar ermee zelfs in overeenstemming te brengen is, aldus althans KEETON (1).

D. Het Belgisch verkeersschaderecht op de lijn van "faute oblige" naar "assurance oblige"

50 Twee gezichtshoeken mogelijk

Hoever in een bepaalde rechtsorde aansprakelijkheid door verzekering is beïnvloed, kan volgens VAN GERVEN, en reeds voor hem volgens de Duitser SIEG, op een dubbel niveau worden nagegaan (2)

- men kan onderzoeken of de ontwikkeling van de verzekering aanleiding heeft gegeven tot het introduceren van nieuwe, van de foutstandaard afwijkende rechtsregels (verdrängende Haftungsetzung);
- men kan de aandacht richten op de geruisloze wijziging door de rechtspraktijk van de bestaande bepalingen (akzessorische Haftungsetzung).

Beide gezichtshoeken worden hieronder - in omgekeerde volgorde - ingenomen, wanneer eerst de invloed van de onrechtstreekse en

(1) R. KEETON, op cit., blz. 444.

(2) W. VAN GERVEN, "De invloed van de verzekering op het verbintenissenrecht", in R.W., 1962-1963, kol. 781, nr. 8; K. SIEG, "Haftungsetzung durch Versicherungsschutz ?", in ZHR, 1950, blz. 95-118.

dan die van de rechtstreekse verzekering worden onderzocht.

51 Invloed van onrechtstreekse verzekering op aansprakelijkheid

Dat de onrechtstreekse verzekering (dus de aansprakelijkheidsverzekering) langs de rechtspraak en de rechtspraktijk de aansprakelijkheid beïnvloedt staat buiten kijf. Hoger (§ 3) zijn de twee bewegingen aangegeven die de foutaansprakelijkheid in deze eeuw heeft ondergaan : een verruiming van de aansprakelijkheid ten voordele van de gelaedeerde en een depersonalisatie van de vergoedingsplicht. Het spreekt vanzelf dat tussen beide bewegingen een wisselwerking bestaat : zoals de uitbreiding van de gevallen van aansprakelijkheid tot een depersonalisatie van de vergoedingsplicht heeft genoopt, zo heeft op haar beurt deze depersonalisatie en vooral het verruimd beroep op de techniek van de aansprakelijkheidsverzekering de beslissende stoot gegeven aan de verdere humanisering van de aansprakelijkheid (1). De "foutverzekering" is dus van de geschetste ontwikkeling tegelijk oorzaak en gevolg : aansprakelijkheid en aansprakelijkheidsverzekering stuwen elkaar, over en weer tot ongekende hoogten. Men gebruikt voor de aansprakelijkheid soms het beeld van een weegschaal : in 1804 legde men in de ene schaal de fout en in de andere de schade. Sindsdien is de weegschaal gaan doorslaan in het nadeel van de schadeverwekker. Door de oplossing van de depersonalisatie werd voldoende gewicht in de schaal gelegd om het evenwicht tussen beide partijen op een ander en hoger, d.i. voor de partijen gunstiger punt te herstellen.

Het is een ruim verspreide veronderstelling dat de vermogens-toestand van de in een aansprakelijkheidsgeeding betrokken partijen en vooral hun al dan niet verzekerd zijn de rechter

(1) R. SPIILMAN, Sens et portée de l'évolution de la responsabilité civile depuis 1804, Brussel, 1955, blz. 5; "Le progrès de l'assurance responsabilité fut le facteur décisif de l'élargissement de cette responsabilité elle-même" (R. SAVATIER, "Comment repenser la conception française actuelle de la responsabilité civile ?", in D., 1966, Chr., blz. 153, nr. 16.)

beïnvloedt niet alleen wat de hoogte van de aan een benadeelde toegekende bedragen betreft, maar zelfs ten aanzien van het aanwezig achten van schuld bij de schadeveroorzaker. Alhoewel moeilijk met zekerheid vaststelbaar, lijken deze veronderstellingen in overeenstemming te zijn met psychologisch verklaarbare opvattingen over gerechtigheid en billijkheid, waaraan de rechter, ondermeer wanneer hem gevraagd wordt *ex aequo et bono* uitspraak te doen, niet geheel kan ontsnappen (1).

Met het feit van de verzekering wordt dan rekening gehouden door bijvoorbeeld heen te kijken over de lichte fout van de niet verzekerde partij en door tegelijk een bijzondere gestrengheid aan de dag te leggen voor de beoordeling van het gedrag van de verzekerde tegenpartij. Deze houding is vooral te verwachten op domeinen waar minstens één van de partijen verplicht verzekerd is, zoals voor autoöngevallen. Dan beantwoordt ze volgens sommigen aan een min of meer systematische politiek van de rechters, hetgeen er op wijst dat het rechtsbewustzijn van degenen die met de toepassing van het schadevergoedingsrecht zijn belast verder van de aansprakelijkheid en dichterbij de verzekering staat dan uit het geschreven recht zou blijken (2).

De verzekering beïnvloedt ten andere niet alleen de afloop van het aansprakelijkheidsgeding maar doet tevens een neiging ontstaan tot het instellen van vorderingen die anders niet zouden ingeleid worden, zoals vorderingen tegen familieleden (3) of tegen beoefenaars van bepaalde beroepen (zoals geneesheren, advocaten, notarissen), of nog vorderingen tegen onvermogenende schadeverwekkers waarvan de uitvoerbaarheid zonder aansprakelijkheidsverzekering voorshands toch onmogelijk leek (4).

-
- (1) A. TUNC, "Logique et politique dans l'élaboration du droit, spécialement en matière de responsabilité civile", in Mélanges en l'honneur de Jean Dabin, Brussel, Parijs, 1963, I, blz. 324, nr. 8; W. VAN GERVEN, op. cit., kol. 782, nr. 8.
- (2) In dit verband : A. TUNC, Sécurité routière, nr. 40
- (3) ... in die mate zelf dat in de motorrijtuigenverzekering aan vorderingen tussen gezinsleden perken dienden gesteld (zie hoger, nr. 38).
- (4) Hierover : G. GARDNER, "Insurance against Tort Liability. An Approach to the Cosmology of the Law", in Law Cont. Probl., 1950, blz. 467.

Het in aanmerking nemen van elementen als rijkdom en verzekering is in duidelijke strijd met de beginselen zelf van de foutaansprakelijkheid en dient om dogmatische redenen door de rechtsleer verworpen (1). Dit neemt niet weg dat de verzekeringsmogelijkheid wel nieuwe perspectieven kan openen voor de uitstippeling voor de toekomst van een nieuw ongeval-
lenrecht. In die zin TUNC : "Faire payer l'assurance, ce n'est pas toujours de la démagogie ni du sentiment : envisagé comme mesure générale, c'est placer un risque sur ceux qui le créent et qui ont la possibilité de le supporter ou d'en diluer le coût" (2). Daarover natuurlijk meer verder in deze verhandeling. Intussen kan gesteld worden dat als de belangstelling gericht wordt op de geruisloze wijziging door de praktijk van de toepasselijkheid van bestaande bepalingen en daarbij de nadruk gelegd wordt op verzekering aan de kant van de schadeverwekker, de invloed van verzekering op aansprakelijkheid te omschrijven is als een verruiming van de aansprakelijkheid, al gebeurt dit dan wel voor een deel ten koste van haar dogmatische beginselen.

Op dit punt past een verwijzing naar de Duitse rechtsterminologie. In dat land is door een groot aantal wetten gestalte gegeven aan een volwaardige Gefährdungshaftung (d.i. een objectieve aansprakelijkheid) naast de traditionele Verschuldenshaftung (3). Als synoniemen voor de Gefährdungshaftung worden soms twee uitdrukkingen gebruikt, die de hoger beschreven ontwikkelingen treffend illustreren: Haftung wegen Unglück en Versicherungshaftung (4). Met de eerste term wordt bedoeld, dat de aansprakelijkheid steeds meer schade is gaan bestrijken d

(1) Zie bv. R.O. DALCQ, Traité, II, nr. 4149

(2) A. TUNC, op. cit., nr. 8

(3) Meer over deze Zweispurigkeit van het Haftungsrecht bij : J. SCHMIDT, Schadenersatz und Strafe, Bern, Frankfurt, 1973, blz. 8.

(4) Ibid., blz. 13; K. SIEG, op. cit., blz. 117.

redelijkerwijs niet aan een fout maar aan toeval of overmacht is toe te schrijven en dus meer dan vroeger een ongevallenrecht is geworden; met de tweede term wordt daaraan de bedenking verbonden, dat het de functie van de aansprakelijkheid is geworden van in te staan voor toeval - wat het wezen uitmaakt van de verzekeringsfunctie. Deze opvatting van de aansprakelijkheid als een Versicherungshaftung lijkt eveneens voor het Belgische recht (1), en bijvoorbeeld ook voor het Anglo-Amerikaans recht (2) te gelden.

52 Invloed van rechtstreekse verzekering op aansprakelijkheid

Een andere vraag is of de spectaculaire ontwikkeling van de rechtstreekse verzekering waarvan hoger sprake, geen aanleiding heeft gegeven tot het introduceren van nieuwe rechtsregels die van de traditionele aansprakelijkheid afwijken. Om daarop te antwoorden, dus om te zien of de verzekering aan de kant van het slachtoffer geen aanleiding geeft tot een vereniging van het domein van de foutaansprakelijkheid, dient de aandacht gericht op de problematiek van de cumulatie van verzekeringsuitkeringen met gemeenrechtelijke schadeloosstelling, in een overlappingsveld dat met de bloei van het commercieel verzekeringswezen en met de opkomst en uitbreiding (zowel inwendig als uitwendig) van de sociale verzekeringen en voorzie-

(1) Deze bedenking is door R. DEKKERS gemaakt naar aanleiding van een arrest van het Hof van Cassatie van 4 juli 1955 (J.T. 1955, blz. 621), dat een normale toepassing maakte van de equivalententieleer door een apotheker te veroordelen die zich in een mengeling had vergist in een mate die normaal geen levensgevaar had meegebracht, maar die in het voorliggend geval wel doodsoorzaak was geweest, ten gevolge van de pathologische voorbestemdheid van de overgevoelige patiënt. Volgens deze uitspraak moet de apotheker dus instaan, niet alleen voor zijn eigen fout, maar ook voor de toevallige gesteldheid van zijn klant. "En instaan voor toeval, aldus R. DEKKERS, is dat niet verzekeren?" (R. DEKKERS, "Overheersende belangen", in R.W., 1955-1956, kol. 1361-1374, nr. 26-27).

(2) Aldus bv. een uitspraak van een Court waarbij een firma gespecialiseerd in het dynamiteren van hindernissen aansprakelijk wordt gesteld voor schade aan omliggende huizen :
.../...

ningen steeds breder wordt (1).

Het cumulatievraagstuk kan zowel gesteld worden van de kant van het burgerlijk recht als van de kant van het verzekerings- en sociale zekerheidsrecht. In de eerste rechtstak komt het in de handboeken traditioneel aan bod naar aanleiding van het probleem van de voordeelstoerekening, in het hoofdstuk over de bepaling van de omvang van de schade en dus van de schadeloosstelling (2) : welke moet de invloed zijn op de verbintenis van de schadeverwekker van het feit dat de schade geheel of gedeeltelijk door instellingen als verzekering of sociale zekerheid reeds is vergoed ? Bij stilzwijgen van de wet hebben rechtspraak en rechtsleer gestalte gegeven aan de niet steeds coherente theorie van de voordeelstoerekening. Hetzelfde probleem, maar dan gezien vanuit de tegenoverliggende hoek, is door het verzekerings- en sociale zekerheidsrecht in de meeste gevallen wel uitdrukkelijk door de wetgever geregeld, maar hier volgt uit de versnippering van de regelingen over verscheidene wetgevingen het ontbreken van een algemene theorie, en dus ook van een algemene benoeming en situering van het probleem, taak die pas in het laatste decennium door bepaalde rechtsleer, op zoek naar een nieuwe ordening van het ongeval-lenrecht, is ondernomen. Men is immers gaan inzien dat de cumulatieregeling een gewichtige uitspraak doet over de voorrang van het ene stelsel op het andere, en dat over de menigvuldig-

.../...

"(...) when a person engages in such a dangerous activity, useful though it may be, he becomes an insurer" (gecit. door C. MORRIS, "Hazardous Enterprises and Risk Bearing Capacities", in Yale L. J., 1952, blz. 1174).

- (1) Over het belang van de overlapping : R. SAVATIER, "La surabondance des débiteurs de réparation autour de la victime d'accident et l'enchevêtrement de leurs dettes", in D., 1962, Chr., blz. 173; A.R. BLOEMBERGEN en P.J.M. van WERSCH, Verkeersslachtoffers en hun schade, Deventer, 1973, blz. 138-140.
- (2) R.O. DALCQ, Traité, II, nr. 3107 e.v.; J. RONSE, Schade en schadeloosstelling, nr. 552-605; A.R. BLOEMBERGEN verkiest de cumulatie- en aanverwante problemen (zoals de subrogatie van de risicodragers) in een afzonderlijk hoofdstuk te behandelen (schadevergoeding bij onrechtmatige daad, Deventer, 1956, nr. 244)

heid van technische regelingen en betwistingen heen in verband met de artikelen die de scharnieren uitmaken tussen de verscheidene stelsels, een rangorde duidelijk moet worden tussen stelsels die hetzelfde doel nastreven op grondig verschillende wijzen en vertrekkende van verschillende beginselen (1). Daarbij wordt er dan best van uitgegaan, dat het coördinatieprobleem een verschijnsel is van de discontinuïteit van het recht (2). Tot stand gekomen nadat de aansprakelijkheid vaste voet had verworven, werden verzekering en sociale zekerheid geplaatst tegenover een bestaande instelling waarmee ze naar de functie gedeeltelijk konden samenvallen. Hun houding daartegenover kan drie vormen aannemen : ze konden de aansprakelijkheid voor het domein waarop er overlapping was uitdrukkelijk uitschakelen (a); over de aansprakelijkheid geen uitspraak doen en er dus aan voorbijgaan (b); haar in hun eigen regeling opnemen en dus gebruiken (c).

(a) De eerste oplossing - uitschakeling van aansprakelijkheid door verzekering - wordt alleen toegepast door de arbeidsongevallenverzekering : uit haar historische wortels en uit haar aanvankelijk karakter van aansprakelijkheidsverzekering (zie nr. 20) volgt dat in de betrekkingen tussen de getroffen(e) (of zijn rechthebbenden) en de werkgever (en diens aangestelden en lasthebbers) de aansprakelijkheidsvordering door de toepassing van de arbeidsongevallenwetgeving wordt uitgeschakeld, althans voor dat deel van de schade dat door de forfaitaire

-
- (1) Aldus J. FLEMING aan de aanvang van een diepgaande en rechtsvergelijkende studie : "it poses a problem of priority" ("Collateral Benefits", in Int. Enc. Comp. L., Tübingen, Den Haag, Parijs, New York, 1971, nr. 1; P.S. ATIYAH, spreekt van het opbouwen van een hiërarchie (Accidents, Compensation and the Law, Londen, 1970, blz. 420); vgl. art. 51 § 2 van het Zwitsers Obligationenrecht; S. DAVID-CONSTANT, "L'influence de la sécurité sociale sur la responsabilité", in J.T., 1965, blz. 241; R. GRAMGER, "L'influence de la sécurité sociale sur la responsabilité civile", in Dr. soc., blz. 501, nr. 3 (die het een haast filosofisch probleem noemt); D. SIMOENS, "Burgerlijke aansprakelijkheid, verzekering en sociale zekerheid als stelsels tot ongevallenvergoeding. Huidig en toekomstig samengaan", in Jura F., 1973-1974, blz. 507-528.
- (2) J. RONSE, Schade en schadeloosstelling, nr. 552; "à ce rendez-vous où la responsabilité n'est plus seule" (R. SAVATIER, La surabondance..., blz. 173).

prestaties wordt gedekt (1). Op dit beginsel wordt een voor deze verhandeling belangrijke uitzondering gemaakt voor ongevallen die gebeuren op de weg naar of van het werk : dan blijft ook tegen de werkgever en zijn aangestelden en lasthebbers een vordering mogelijk uit onrechtmatige daad (2).

(b) Op andere domeinen wordt door het bestaan van een verzekering dan weer in het geheel geen afbreuk gedaan aan de aanspraken van het slachtoffer op grond van het aansprakelijkheidsrecht. Dit geldt onbetwist voor de sommenverzekering waarop artikel 22 van de Verzekeringwet niet toepasselijk is : de verleende prestaties hebben geen echt vergoedend karakter, wat ondermeer blijkt uit het feit dat hun omvang niet naar de geleden schade wordt gemeten (3). Volgens de gevestigde cassatierechtspraak geldt dit ook voor de pensioenen die op grond van algemene of bijzondere pensioenregelingen en statuten toegekend worden aan de nabestaanden van ongevalsslachtoffers en waarvoor de wetten geen bepalingen bevatten tot uitsluiting van de aansprakelijkheid of tot toekenning aan de uitbetalende instelling van een verhaal tegen de foutieve schadeverwekker. Door het Hof van Cassatie en de meerderheid van de rechtspraak wordt aanvaard dat deze pensioenuitkeringen op zichzelf een voldoende rechtsgrond hebben die vreemd is aan de onrechtmatige daad zodat ze geen echt vergoedend karakter bezitten en dus niet als voordeel op de schadeloosstelling zijn toe te rekenen (4).

(1) Arbeidsongevallenwet, art. 46 (dat, niet heel logisch, omschrijft in welke gevallen de aansprakelijkheidsvordering wel mogelijk is).

(2) Arbeidsongevallenwet, art. 46 § 1,5°.

(3) R. CARTON deTOURNAI en P. van der MEERSCH, Précis des assurances terrestres en droit belge, Brussel, 1970, I, nr. 321-322, blz. 51-52; R. FEYAERTS en J. ERNAULT, Traté général des assurances terrestres, Brussel, 1966, vol. 1, nr. 1051, blz. 222; M. FONTAINE, Droit des assurances, Brussel, 1975, nr. 33, blz. 133.

(4) O.m. : Cass., 13 maart 1972, Arr. Cass., 1972, blz. 655.

Deze redenering wordt niet door iedereen gevolgd; met het Hof van Beroep te Luik en met ondermeer DALCQ hebben wij de stelling verdedigd, dat de oplossing in handen dient gegeven van de feitenrechter, die kan vaststellen dat er tot op een zekere hoogte door de weduwe geen schade is geleden omdat er geen inkomstenverlies is, wat niet hetzelfde is als vaststellen dat er wel schade is maar dat deze door de toekenning van een pensioen is "vergoed" (1).

(c) De oplossing die door de meeste verzekeringen wordt voorgestaan is van een derde type. Afgezien van het domein van de arbeidsongevallen en van dat van de sommenverzekering waar de vraag (in het eerste geval om historische, in het tweede om verzekeringstechnische redenen) anders is gesteld, wordt het denken over de coördinatie van aansprakelijkheid en verzekering in ons land en elders geleid door twee beginselen : dat de gelaedeerde niet mag toegestaan worden zich te verrijken door zich aan beide bronnen te gaan laven; dat streng dient toegezien dat de foutieve schadeverwekker op het burgerlijk vlak niet aan de volle maat van zijn veroordeling ontsnapt (2). De verzoening van deze twee doeleinden wordt bereikt door de techniek van het verhaal van de risicodragers tegen de schadeverwekker, na gedane uitkering. Als voor dit verhaal de formule gebruikt wordt van de indeplaatsstelling in de rechten van het slachtoffer en dus in diens aanspraken uit onrechtmatige daad, kan gezegd worden dat de verzekering de aansprakelijkheid gebruikt : "(...) la sécurité sociale, aldus DAVID-CONSTANT, n'est qu'un relais sur la voie de l'in-

(1) Zie bv. Luik, 24 september 1970, J.T., 1971, blz. 26; R.O. DALCQ, "L'indemnisation du préjudice corporel", in J.T., 1969, blz. 505; M. DEBONAIRE, J. SCHRIJVERS, L. SCHUERMANS, D. SIMOENS en A. VAN OEVELEN, op. cit., nr. 81.

(2) Zie vooral : J. FLEMING, op. cit., nr. 2, blz. 4; en verder : P. CHARLIER, "Du cumul des indemnités", in En hommage à Léon Graulich, Luik, 1957, blz. 204.

demnisation des victimes de dommages corporels et elle fixe elle-même rendez-vous à la responsabilité civile pour réaliser le transfert des charges indemnitaires" (1).

Is een dergelijk verhaal voorzien, dan is meteen in het burgerlijk recht het probleem van de voordeelstoerekening opgelost : overeenkomstig de algemene beginselen terzake zijn alleen deze uitkeringen niet als voordeel op de schadeloosstelling toe te rekenen, die op zichzelf een voldoende rechtsgrond hebben die vreemd is aan de onrechtmatige daad, wat blijken moet uit de bedoeling van de partijen of uit de strekking van de wet. Welnu, de strekking tot schadeloosstelling zal ondermeer blijken uit de bedongen of de wettelijke indeplaatsstelling. Waar er subrogatie is, is er geen cumulatie, en omgekeerd (2).

Men kent de belangrijkste voorbeelden van verzekeringen waar een cumulatieverbod geldt en een indeplaatsstelling is voorzien :

- de verplichte ziekte- en invaliditeitsverzekering die in gevallen waar "de schade waarvoor om prestaties wordt verzocht, gedekt is door een andere wetgeving" (juister ware : voor dekking in aanmerking komt) de verzekerde niet toestaat beide reeksen van prestaties te cumuleren, maar hem een dubbele bescherming verleent : enerzijds bestaat in hoofde van de verzekeringsinstelling een verplichting tot prioritaire uitbetaling, anderzijds moet de sociaal verzekerde minstens recht hebben op prestaties van het door de W.Z.I.V. voorgescreven niveau; voor het overige mag hij door een beroep op het aansprakelijkheidsrecht de forfaitaire prestaties aanvullen tot de volle maat van de geleden schade (3);

(1) S. DAVID-CONSTANT, op. cit., blz. 242.

(2) J. RONSE, Schade en schadeloosstelling, nr. 555.

(3) W.Z.I.V., art. 70 § 2 en (voor arbeidsongeschiktheidsverzekering zelfstandigen) K.B. 20 juli 1971, art. 29 § 1 en 30; voor een bespreking aan de hand van recente rechtspraak en rechtsleer van de vier hoofdlijnen van de regeling : D. SIMOENS, "Overzicht van rechtspraak. Ziekte en invaliditeitsverzekering", te verschijnen in R.W., 1977-1978, nr. 39.

- de wetgeving over het gewaarborgd week- of maandloon die de werkgever laat treden in de rechten van de werknemer tegenover derden (1);
- en voor de rest het ganse gamma van de private verzekeringen die niet van het type sommenverzekering zijn, en waar de subrogatie en dus meteen het cumulatieverbod bedongen kan zijn of door de wet opgelegd (2);

Het beroep op de verbintenisrechtelijke instelling van de indeplaatsstelling doet een veilige leidraad aan de hand voor de bepaling van de omvang van het verhaal : dit wordt enerzijds begrensd door de som van de uitkeringen die de risicodrager aan de benadeelde heeft verstrekt en door het bedrag dat de schadeverwekker verschuldigd is : het laagste van deze bedragen is het maximum dat de risicodrager kan vorderen (3).

53 Voorlopig besluit over beïnvloeding van aansprakelijkheid door verzekering

Op de aan de aanvang van deze paragraaf gestelde vraag op welk punt van de lijn van "faute" naar "assurance oblige" het Belgisch ongevallenrecht zich bevindt is geen eenvoudig antwoord te geven. Stelt men zich op het standpunt van de onrechtstreekse verzekering (dus aan de kant van de schadeverwekker), dan blijkt dat er inderdaad een wijziging door de rechtspraktijk van de bestaande bepaling is geweest in de zin van een verruiming van de aansprakelijkheid die tegelijk oorzaak en gevolg was van de door de aansprakelijkheidsverzekering bewerkte depersonalisatie van de vergoedingsplicht. Stelt men zich op het standpunt van de rechtstreekse verzekering met haar steeds stijgend belang, dan blijkt dat het belang van de foutaansprakelijkheid bijlange niet evenredig is afgenomen : alleen in zeer beperkte mate (arbeidsongevallen die niet voorvallen op de arbeidsweg) heeft de aansprakelijkheid veld verloren ten voordele van de verzekering. De rol van de risicodrager is in het traditioneel coördinatiemodel (cumulatieverbod + subrogatie) voor de rest beperkt

(1) Comm. : J. STEYAERT, Arbeidsovereenkomst handarbeiders en bedienden, A.P.R., Gent/Leuven, 1973, nr. 630-632.

(2) Zie voetnoot nr. 44

(3) Aldus samenvattend : G.G.F. DE KOK, Het regres, Deventer, 1965, blz. 101; over de vraag of de risicodrager geen persoonlijke schade heeft geleden en over een persoonlijke vor-

"la prise en charge de la réparation par la collectivité n'a qu'un caractère provisoire et constitue un simple préalable à une répercussion intégrale des frais occasionnés par les dommages sur l'individu désigné par le droit commun comme responsable", aldus VINEY in haar verhandeling over "le déclin de la responsabilité individuelle", waarvan de titel door de aangehaalde passage in het geheel niet wordt geschraagd (1). Ons komt het voor dat het punt waarop het Belgisch verkeersschade-recht zich bevindt op de geschetste lijn alleen een voorlopig rustpunt kan zijn en zeker geen eindpunt. Daarvoor lijkt nog geen toestand van evenwicht bereikt tussen aansprakelijkheids- en verzekeringsbeginsel. Want bij het aansprakelijkheids-oordeel rekening houden met elementen als rijkdom of verzekering is in strijd met de beginselen van de foutaansprakelijkheid, en van het alternatief, de rechtstreekse verzekering, wordt slechts een zeer beperkt gebruik gemaakt. Het verder verloop van deze verhandeling moet uitwijzen hoe aan aansprakelijkheids- en verzekeringsgedachte in een nieuw verkeersongevallen-recht op een minder pragmatische wijze gestalte dient gegeven.

.../...

dering beschikt : D. de BARTHES de MONFORT, Nature et fondement du recours contre le tiers responsable du débiteur de prestations dues à la victime, Parijs 1964.

(1) G. VINEY, Le déclin de la responsabilité individuelle, Parijs 1956, nr. 53.

HOOFDSTUK II : HET TRADITIONELE (WESTEUROPESE) MODEL VAN DE
OBJECTIEVE AANSPRAKELIJKHEID

54 In het algemeen. Indeling van het hoofdstuk

Het merendeel van de Westeuropese staten heeft voor de vergoeding van verkeerschade een oplossing gezocht door het invoeren - meestal bij wet, een enkele keer langs de rechtspraak - van een rechtsregel die bij botsing tussen gemotoriseerde en andere verkeersdeelnemers de aansprakelijkheid systematisch aan de kant van de eerste categorie legt, en deze meestal wel de mogelijkheid laat, die ruim of integendeel zeer beperkt kan worden opgevat, zich te exoneren mits het leveren van een bepaald bewijs. Is in deze definitie geen sprake van verzekering, dan is het afsluiten ervan nochtans in de praktijk steeds opgelegd aan de gemotoriseerde verkeersdeelnemers en vormt ze van het aansprakelijkheidsregime de meestal onuitgesproken feitelijke verantwoording.

Een aansprakelijkheid met verruimde grondslag enerzijds, een aansprakelijkheidsverzekering van het klassieke type anderzijds vormen dus de twee luiken van de slachtofferbescherming.

In een eerste paragraaf wordt een overzicht gegeven van de Westeuropese landen die, in een lange rij geopend door Denemarken (1903) en voorlopig afgesloten door Spanje (1962) op een of ander tijdstip voor verkeersongevallen de aansprakelijkheidsgrond hebben verruimd door het invoeren van een regel van objectieve aansprakelijkheid. Uit dit overzicht moet blijken dat de objectivering van de verkeersaansprakelijkheid in Europa meer dan een halve eeuw als de meest voor de hand liggende en dus traditionele oplossing heeft gegolden. Een aantal landen krijgen in deze paragraaf een bijzondere aandacht : de Skandinavische groep die in veel opzichten een eenheid vormt en waar de objectivering op stevige theoretische inzichten is gebouwd; Frankrijk (en Luxemburg), waar hetzelfde resultaat door de rechtspraak is bereikt door een bijzondere interpretatie van artikel 1384 C. civ.

In de tweede paragraaf is het belangstellingspunt enigszins anders : "objectieve aansprakelijkheid", zo wordt daar gezegd, is immers geen welbepaalde techniek maar eerder een beginsel waaraan op uiteenlopende wijze gestalte kan worden gegeven; vandaar belangrijke onderlinge verschillen tussen de wetgevingen, waaruit

bepaalde besluiten zullen worden getrokken, ondermeer aan de hand van een vergelijking op drie belangrijke punten van een aantal objectieve aansprakelijkheidsregimes. Een streven naar eenmaking in Europees verband door de invoering van een eenvormig stelsel van objectieve aansprakelijkheid is vertolkt door een in 1973 te Straatsburg afgesloten Conventie, die in de derde paragraaf wordt behandeld.

In de vierde paragraaf ten slotte wordt over de oplossing van de objectivering een voorlopig en summier waarde-oordeel uitgesproken, dat in het tweede deel van de verhandeling geëxpliciteerd zal worden maar nu reeds moet uitleggen waarom sedert een vijftiental jaar de oplossing elders wordt gezocht door de auteurs en de wetten die in de volgende drie hoofdstukken aan bod komen. Als zodanig vormt deze paragraaf (nr. 71) een belangrijke scharnier tussen de eerste twee en de laatste drie hoofdstukken van het eerste deel, die de eerste wel maar de laatste niet meer de oplossing zoeken binnen de aansprakelijkheidsformule.

§ 1. Objectivering van de verkeersaansprakelijkheid als klassieke oplossing

55 Overzicht van de staten met een objectieve aansprakelijkheid (1)

In de onderstaande tabel wordt in de eerste kolom naast elk land het jaar aangegeven waarin voor het eerst een regel van

- (1) Rechtsvergelijkende (doch meestal reeds verouderde) overzichten op het stuk van de verkeersaansprakelijkheid : V. BOLGAR, "Motor Vehicle Accident Compensation : Types and Trends", in Am. J. Comp. L., 1953, blz. 515-523; B. BOTT, Der Schutz des Unfallgeschädigten durch die Kraftfahrzeugpflichtversicherung rechtsvergleichend nach deutschem, schweizerischem, französischem und englischem Recht, Karlsruhe, 1964; R. FIATTE, "Etude comparée des systèmes de réparation des préjudices en cas d'accidents d'automobiles dans les pays européens", in R.G.A.T., 1960, blz. 513-530; F. GORPHE, "La responsabilité du fait des automobiles en droit comparé", in Rev. crit. lég. jur., 1935, blz. 150-195; A. HAFETER, Die Motorfahrzeughaftpflicht im schweizerischen, deutschen, italienischen und französischen Recht. Eine rechtsvergleichende Darstellung, Winterthur, 1956; C. JAUFFRET, La responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles. Etude comparée de droit espagnol, italien et français,

.../...

objectieve aansprakelijkheid werd toegepast op verkeersongevallen, en in de tweede een verwijzing naar de wet die thans de materie regelt volgens hetzelfde beginsel.

België	--	--
Denemarken	1903	Bekendtgørelse of Faerdselslov (1955)
Duitsland	1906, iwt. 1909	Strassenverkehrsgesetz (1952), inz. § 7-9
Finland	1925	--
Frankrijk	Cass. 13 febr. 1930 (arrest Jand'heur)	Nog steeds
Groot-Brittannië	--	--
Ierland	--	--
Italië	1912	Art. 2054 Codice civile (1942)
Luxemburg	Cass. 25 febr. 1931	Nog steeds
Nederland	1927	Wegenverkeerswet (1935, iwt. 1951), inz. art. 31
Noorwegen	1912	--
Oostenrijk	1908	Eisenbahn und Kraftfahrzeug- haftpflichtgesetz (1959), inz. § 7
Spanje	Wet 24 de- cember 1962, inz. art. 39	Nog steeds
Zweden	1916	--
Zwitserland	1932	Loi sur la circulation rou- tière (Strassenverkehrsge- setz) (1958), inz. art. 58-62

.../...

Parijs, 1965; A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 9-68; E. Von HIPPEL, Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen. Haftungssersatzung durch Versicherungsschutz. Eine rechtsvergleichende Untersuchung, Berlijn, Tübingen, 1968; "Dispositions fondamentales en matière de dédommagement à la suite d'accidents de la circulation", in Ass. déf. Europe, 1973, blz. 119-131 en 139-149; "Règles de responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs dans quelques pays d'Europe occidentale", in B.A./De Verz., 1957, blz. 673-714.

56 Frankrijk : de bijzondere interpretatie van artikel 1384 C.civ.

Schade veroorzaakt door verkeersongevallen maakt in Frankrijk evenmin als in België het voorwerp uit van een afzonderlijke aansprakelijkheidsregel, maar wordt beheerst door de algemene regelen van aquiliaanse aansprakelijkheid, neergelegd in de artikelen 1382 tot 1386 C. civ. Toch vertoont de vergoeding van verkeersschade in dat land een gans ander aanschijn dan bij ons door de bijzondere interpretatie die door de rechtspraak aldaar gegeven wordt aan de laatste zinsnede van het eerste lid van artikel 1384 C. civ., waarin een aansprakelijkheid gevestigd wordt voor de schade welke veroorzaakt wordt door de daad van zaken die men onder zijn bewaring heeft. Men weet dat de bijzondere aansprakelijkheid van de bewaker voor schade veroorzaakt door zaken in de jaren voor de laatste eeuwende "ontdekt" werd naar aanleiding van de arbeidsongevallenproblematiek en haast onmiddellijk een breed toepassingsgebied werd toegewezen door het arrest van de Cour de Cassation van 16 juni 1896 dat, anders dan de Belgische rechtspraak op dit punt, de aanwezigheid van een aanwijsbaar gebrek in de zaak niet als voorwaarde stelde voor de toepassing van het artikel (1).

Toch werd de toepassing van dit leerstuk op autoöngevallen in de eerste decennia van deze eeuw zeer beperkt door het stellen van twee andere vereisten, die het slachtoffer in verreweg de meeste gevallen toch tot een beroep op artikel 1382 C. civ. en dus tot het foutbewijs noopten.

Vooreerst werd door de rechtspraak lange tijd de hand gehouden aan het onderscheid tussen de "autonome" daad van de zaak (le fait de la chose) en de "daad van de mens" (le fait de l'homme), die zich van de zaak bedient, die de eerste onder de toepassing van artikel 1384 C. civ. viel en de tweede

(1) Cass. fr. civ., 16 juni 1896, D.P., 1897, I, blz. 433; zie hoger, nr. 28

onder die van artikel 1382 C. civ. (1). Opdat er werkelijk van een autonome werking van die zaak sprake zou zijn moest in deze gedachtengang de zaak volkomen los van een menselijk ingrijpen hebben gewerkt. Zodar het door een mensenhand werd gehanteerd, had het voorwerp geen eigen leven en werd niet ingezien waarom het eerste lid van artikel 1384 C. civ. - dat volgens de tekst wel degelijk een "daad" van de zaak veronderstelt - en niet de algemene regel van artikel 1382 C. civ. toegepast moest worden. De aansprakelijkheid van rechtswege speelde dus bijvoorbeeld wel bij schade door het ontploffen of stukspringen van machines, maar niet bij schade veroorzaakt door bestuurde motorrijtuigen, die dan immers door een mensenhand worden geleid; inzake verkeersongevallen kon ze hoogstens toegepast worden op geparkeerde of uit zichzelf weggrollende wagens of op auto's die een gebrek vertoonden. In de twintiger jaren begon nochtans over deze kwestie verdeeldheid te heersen in de rechtspraak, die ze begon te ervaren als een rem voor een doeltreffende slachtofferbescherming (2). De regel van de "autonome daad van de zaak" werd dan ook definitief opgeheven door het eerste arrest Jand'heur van 21 februari 1927 : "Attendu que la loi, pour l'application de la présomption qu'elle édicte, ne distingue pas suivant que la chose était ou non actionnée par la main de l'homme; qu'il suffit qu'il s'agisse d'une chose soumise à la nécessité d'une garde en raison du danger qu'elle peut faire courir à autrui" (3). Nadat het Hof van Lyon waarnaar de zaak was verwezen, uitspraak had gedaan in de zin van de oude rechtspraak (4) werd

(1) H., L. en J. MAZEAUD, Traité, II, nr. 1153, 1216 en 1261; L. GORPHE, "La responsabilité du fait des automobiles en droit comparé : jurisprudence française; lois étrangères et projets de loi", in Rev. crit. lég. jur., 1935, blz. 163.

(2) Vgl. bv. Cass. fr. civ., 29 juli 1924 (S., 1924, I, blz. 321) met de verdeelde houding van de lagere rechtspraak besproken in H., L. en J. MAZEAUD, Traité, II, nr. 1218.

(3) Cass. fr. civ., 21 februari 1927, S., 1927, I, blz. 157; Gaz. Pal., 1927, I, blz. 407.

(4) Lyon, 7 juli 1927, S., 1927, II, blz. 106.

aan de regel dat het slachtoffer dat aangereden was door een bestuurd voertuig zich niet kon beroepen op artikel 1384, eerste lid C. civ. een definitieve doodsteek toegebracht op 13 februari 1930 door het in Verenigde Kamers gewezen tweede arrest Jand'heur (1).

Bij die gelegenheid werd ook een tweede beperkende interpretatie opgeheven die een tijdlang had gegolden - en waarvoor ondermeer in de hoger aangehaalde overweging van het eerste arrest Jand'heur stof werd gevonden -, namelijk dat het artikel enkel van toepassing zou zijn op in se gevaarlijke zaken, dus zaken die gekenmerkt worden door een eigen bewegingsmogelijkheid of die een strenge bewaking vereisen. Integendeel wordt sedert het tweede arrest Jand'heur aangenomen dat de gedachte van het aan zaken en met name machines verbonden gevaar wel de aanleiding is geweest tot het ontwerpen van de constructie, maar dat eens de richting ingeslagen en de aangegeven betekenis gehecht aan de zinsnede van artikel 1384 C. civ., er geen reden bestaat om de toepassing ervan te beperken door het stellen van voorwaarden, die de wettekst niet kent : het gevaarpotentieel van een zaak is wel de ratio maar niet de toepassingsvoorwaarde van de aansprakelijkheid van rechtswege (2).

De interpretatie van de wettelijk vereiste oorzakelijkheidsband heeft aanleiding gegeven tot discussies, vooral na de verworping door het arrest Jand'heur van de voorwaarde, dat de schade het gevolg moest zijn van een zelfstandige daad van de zaak. De interventie van een zaak in de schadeverwezenlijking zal meestal een aanraking tussen het slachtoffer en het geïn-crimineerd voorwerp veronderstellen, al is dit rechtstreeks contact niet strikt vereist en is bijvoorbeeld de vordering inge-

-
- (1) Cass. fr. ch. réunies, 13 februari 1930, S., 1930, I, blz. 121; Gaz. Pal., 1930, I, blz. 393; D.P., 1930, I, blz. 57; comm. : L. JOSSERAND, "La responsabilité du fait des automobiles devant les chambres réunies de la Cour de Cassation", in D.H., 1930, Chr., blz. 25-28; M. PICARD, "La responsabilité des accidents d'automobiles devant les chambres réunies de la Cour de Cassation", in R.G.A.T., 1930, blz. 259-266.
- (2) R. SAVATIER, Traité, I, nr. 329; G. MARTY en P. RAYNAUD, Droit civil, II, vol. 1, nr. 441.

willig van een voetganger die struikelt bij het zien van een onverhoeds achteruit rijdend voertuig of van een fietser die plots de weg wordt afgesneden en die daardoor valt (1). Toch kan niet elke interventie van de zaak volstaan, wil men aan de toepassing van de bijzondere aansprakelijkheid redelijke perken stellen. Vandaar dat onderscheiden wordt tussen de actieve en de passieve tussenkomst in de schadeverwezenlijking, die de eerste wel en de tweede geen aanleiding geeft tot aansprakelijkheid. Zo wordt bijvoorbeeld gedifferentieerd tussen gevallen waarin een motorrijtuig in beweging een fietser aanrijdt en situaties waarin een fietser zich op een (correct) gestationeerd voertuig komt werpen. Ook al heeft zelfs in de tweede hypothese strikt genomen het stilstaand voertuig door zijn gewicht en massa bijgedragen tot de schade, dan is die bijdrage in beginsel louter passief en dus niet in rekening te brengen (2).

De meeste problemen rijzen naar aanleiding van ongevallen waarbij gestationeerde voertuigen zijn betrokken. Hun gemis aan beweging sluit niet uit dat ze in bepaalde omstandigheden wel een actieve rol in de veroorzaking van het ongeval hebben gespeeld, als ze bijvoorbeeld onverlicht of op een gevaarlijke plaats werden achtergelaten en daar werden aangereken.

De exoneratiegronden, het bewaringsbegrip en de regel bij botsingen tussen meerdere zaken worden verder besproken (nr. 59-64).

Het feit dat het bijzonder aansprakelijkheidsregime ingekaderd is in het algemeen leerstuk van schade veroorzaakt door zaken onderscheidt het Frans verkeersschaderecht grondig van dat van andere landen waar de verkeersaansprakelijkheid is geobjectiveerd : naar Frans recht wordt de aansprakelijkheid immers niet alleen opgelopen voor schade die door auto's of andere motorrijtuigen is toegebracht, maar ook door fietsen (3).

(1) Resp. : Cass. fr. civ., 9 februari 1967, Bull. Cass., II, nr. 58; Cass. fr. civ., 13 maart 1967, Bull. Cass., II, nr. 120.

(2) H. VRAY, "A propos d'un petit bonhomme prématurément enterré : le 'rôle passif' en matière de responsabilité du fait des choses", in Gaz. Pal., 1968, I, blz. 131.

(3) Over de brede interpretaties van het begrip "zaak", zie o.m. : Cass. fr. civ., 21 december 1962, Gaz. Pal., 1963, I, blz. 285; Cass. fr. civ., 2 mei 1968, Gaz. Pal., 1968, II, blz. 109.

In Luxemburg wordt sedert een arrest van 25 februari 1931 dezelfde interpretatie van artikel 1384 C. civ. voorgestaan als in Frankrijk (1).

57 De Skandinavische landen : de risicoleer ook inzake verkeersongevallen theoretisch gefundeerd

De theoretische grondslagen van de risicoleer, ondermeer maar niet uitsluitend in verband met verkeersongevallen, zijn nergens zo grondig onderzocht als in de Skandinavische landen. Waar in België en Frankrijk de risicoleer sensu stricto - de doctrine gericht op de lotsverbetering van de slachtoffers van arbeidsongevallen - door de afkondiging van de arbeidsongevallenwetten spoedig de wind uit de zeilen werd genomen, is men in de meest noordelijk gelegen staten van ons werelddeel nog decennia lang de risicogedachte blijven uitdiepen en toepassen op steeds meer domeinen, waaronder dat van de verkeersongevallen.

De ontoereikendheid van de traditionele foutaansprakelijkheid is in deze landen in de jaren na de laatste eeuwwisseling, iets later dan in onze streken, maar even schrijnend aan het licht gekomen onder invloed van de veranderende maatschappelijke omstandigheden. De zich voltrekkende overgang van een landelijk naar een industrieel gemeenschapsbestel confronteerde het leerstuk van de onrechtmatige daad in haar individuele en subjectieve formulering met de problematiek van de "ongevallen", die met de mechanisering van bedrijfsleven en vervoer, de concentratie van de bevolking in steden en de verhoging van het arbeids- en levensritme niet alleen toenamen in aantal en ernst, maar vooral vergoedingsproblemen gingen stellen die duidelijk niet op rechtvaardige of billijke wijze opgelost werden door een beroep op de geijkte beginselen (2). Aangezien de schade meestal wel duide-

(1) Dispositions fondamentales..., blz. 125.

(2) S. JØRGENSEN, "Decline and Fall of the Law of Torts", in Am. J. Comp. L., 1970, blz. 39-45; A.V. KRUSE, "The Scandinavian Law of Torts. Theory and Practice in the Twentieth Century", in Am. J. Comp. L., 1970, blz. 60; H. USSING, "The Scandinavian Law of Torts. Impact of Insurance on Tort Law", in Am. J. Comp. L., 1952, blz. 359-372.

lijk kon toegeschreven worden aan de uitoefening van een gekarakteriseerde gevaarlijke activiteit, werd het aan bepaalde ondernemingen verbonden risico een aansprakelijkheidsgrond naast de fout. Het recht van de Skandinavische staten beleefde dan ook nog vóór de eerste wereldoorlog een cascade van bijzondere wetten die een of ander stelsel van foutloze aansprakelijkheid kwamen vestigen voor arbeidsongevallen en ongevallen overkomen naar aanleiding van het gebruik van schepen, vliegtuigen, elektrische leidingen en auto's (1). In 1914 werd zelfs door de Deen USSING een poging ondernomen tot harmonisatie en tot theoretische fundering van deze wetten, maar tevens tot verruiming van hun grondgedachte onder de vorm van een algemene regel van foutloze aansprakelijkheid die op alle specifiek gevaarlijke en goed omlijnbare activiteiten toepasselijk moest zijn (2).

Deze theorieën genoten in de rechtsleer geen onverdeelde bijval : enigen vonden het risicobegrip niet operationeel want te vaag en overigens onwerkzaam voor doelstellingen van preventie.

Maar anderen - zoals vooral STANG in zijn bekend werk "Erstatningsansvar" (1919) - verklaarden zich eensgezind met de grondgedachte, dat het aansprakelijkheidsrecht ontdaan moest worden van beschouwingen in verband met foutbestrafning en preventie, en nog enkel een vergoedend doel moest dienen (3). De rechtspraak van haar kant vond vooral in Noorwegen in de ideeën van USSING en STANG een vernieuwde aansporing om, ditmaal onafhankelijk van een wetgevend ingrijpen, enkelingen of ondernemingen vergoedingsplichtig te verklaren, ook als hun strikt genomen niet het bedrijven van fouten maar enkel het scheppen van buitengewone gevaren kon worden aangewreven (4).

(1) Voor een opsomming : J. HELLNER, "Développement et rôle de la responsabilité civile délictuelle dans les pays scandinaves", in Rev. int. dr. comp., 1967, blz. 786-788.

(2) Hierover : H. USSING, op. cit., blz. 362.

(3) S. JØRGENSEN, op. cit., blz. 47.

(4) I. STRAHL, "Tort Liability and Insurance", in Scand. St. Law, 1959, blz. 202.

Wat voorafgaat verklaart dat de Skandinavische landen van de eerste ter wereld waren om een bijzonder aansprakelijkheidsregime toe te passen op schade die door motorrijtuigen was berekend. Voorzover bekend, spant Denemarken zelfs de kroon met een wet van 1903, die de eigenaar en in sommige gevallen de houder van het rijtuig laat instaan voor de letselschade die voorkomt uit het gebruik ervan. In 1912 haakte Noorwegen in op de algemene tendens naar het zoveel mogelijk weren van de schuldvraag uit de vergoedingsdebatten. In Zweden werd dezelfde stap gezet in 1916, nadat reeds tien jaar tevoren de houder aansprakelijk gesteld werd voor schade die door de fout van de bestuurder was veroorzaakt. Finland sloot de rij in 1925 (1).

Het verkeersongevallenrecht van deze landen zal ook in de volgende hoofdstukken ter sprake komen. Het Skandinavische rechtsdenken over aansprakelijkheid en vooral over de beïnvloeding van aansprakelijkheid door verzekering is inderdaad voor deze verhandeling een belangrijke inspiratiebron gebleken, die in andere werken soms ten onrechte wordt verwaarloosd. De aanpassing van het recht aan de noden van het modern wegverkeer is er sedert de laatste eeuwwisseling een voortdurende zorg geweest voor wetgever en rechtsleer, die nagenoeg alle denkbare oplossingen onder ogen hebben gezien, gewikt en gewogen. In deze voortdurende ontwikkeling is de objectivering, waarvan zoëven sprake, slechts een eerste fase geweest, die in Zweden, Noorwegen en Finland - en dus juist niet in Denemarken - door modernere oplossingen is achterhaald (zie nr. 130).

§ 2. Vergelijking van enkele stelsels van objectieve aansprakelijkheid. Evolutie naar verscherping van de aansprakelijkheid

58 Algemeen : verschilpunten die wijzen op een evolutie naar verscherping van de aansprakelijkheid

Objectieve aansprakelijkheid, zo is hoger gezegd, duidt niet op

(1) A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 4; J. HELLNER, op. cit., 1967, blz. 789.

een welbepaalde techniek maar op een algemeen beginsel waaraan op zeer uiteenlopende wijzen gestalte kan worden gegeven. Van-
daar belangrijke verschilpunten tussen de in nummer 55 opge-
geven wetgevingen, waarvan geen twee aan elkaar volkomen gelijk
zijn. Op een aantal van de belangrijkste verschilpunten wordt
hieronder ingegaan. Dit onderzoek zal daarenboven gebeuren van-
uit een bepaalde vraagstelling : of binnen het streven naar ob-
jectivering, dat een halve eeuw lang heeft gegolden als de voor-
de hand liggende oplossing, geen evolutie merkbaar is. Met
andere woorden, of als de wetten van de verscheidene landen
en de wetten die elkaar binnen eenzelfde land hebben opge-
volgd in chronologische volgorde naast elkaar worden gelegd,
geen strekking duidelijk wordt naar een steeds sterkere ob-
jectivering en dus naar een verscherping van de aansprakelijk-
heid die op het gemotoriseerd verkeer werd gelegd.

"Objectieve aansprakelijkheid" is inderdaad een ruim begrip
en de uitdrukking "het gemotoriseerd verkeer is aansprakelijk
voor alle schade die het veroorzaakt" kan meer dan één in-
houd hebben, die zich ergens situeren moet op de lijn tus-
sen twee uitersten (1) :

- ofwel heeft de regel geen andere strekking dan het omkeren
van de bewijslast, waarbij voortaan niet meer van voetgan-
gers of fietsers het bewijs van een fout van de bestuurder
wordt verlangd maar het integendeel op deze laatste wordt
gelegd de afwezigheid van fout aan zijn kant aan te tonen
(of de aanwezigheid van fout in hoofde van de aangereden
tegenpartij), zodat het gemotoriseerd verkeer de last heeft
te dragen van ongevallen waarvan de oorzaak onbekend is ge-
bleven; in deze stelsels wordt de aansprakelijkheid daaren-
boven niet op de eigenaar van het motorrijtuig maar op de
bestuurder gelegd, wat logisch is aangezien in de meeste
gevallen alleen de tweede in staat is geweest het ongeval
te vermijden; verder v^lat in deze gedachtengang het "fout-
vermoeden" - want veel meer inhoud dient aan de omkering
van de bewijslast niet gehecht - weg bij botsing tussen
twee of meer motorrijtuigen onderling (de zogenaamde multi-
car accidents), aangezien alleen niet-gemotoriseerde ver-

(1) Enigszins in die zin : Committee of Inquiry into the Insurance
Industry, Interim Report on Motor Insurance, Dublin, 1972,
blz. 31-36.

keersdeelnemers de bijzondere bescherming behoeven tegen het verhoogd risico;

- aan het ander uiterste bevinden zich stelsels waarin de aansprakelijkheid door de gemotoriseerde verkeersdeelnemers haast niet kan worden afgewenteld (en zeker niet enkel door het bewijs van de afwezigheid van een eigen fout of van de aanwezigheid van een lichte schuld bij de tegenpartij); waarin ze daarenboven over en weer blijft spelen bij multi-car accidents - omdat het nu eenmaal wenselijk is, los van theoretische overwegingen in verband met de risicoleer, ook bij botsingen geleden schade te laten dekken - en gelegd wordt op de eigenaar en niet op de bestuurder, met het ook op de kanalisatie van de aansprakelijkheid naar een zonder moeite of betwisting aanwijsbaar persoon, al was die bij het ongeval wellicht zelf niet betrokken en kon hij het dus ook niet vermijden.

De evolutie van het ene naar het andere uiterste wordt in de volgende nummers geïllustreerd door vergelijking op een drietal cruciale punten van een aantal objectieve aansprakelijkheidsregimes.

Tussen deze twee uitersten in bewegen zich, zoals gezegd, de meeste Westeuropese wetgevingen over verkeersaansprakelijkheid.

Het is niet verwonderlijk dat de vroegste wetten eerder tot het eerste type behoorden en niet veel verder gingen dan het instellen van een weerlegbaar foutvermoeden. Ze vonden hun inspiratie in de kort ervoor totstandgekomen eerste arbeidsongevallenwetten en zagen van meetaf de noodzaak om autoöngevallen in één adem met dat soort ongevallen te noemen als bron van gelijkaardige problemen en ze in dezelfde beweging te "socialiseren". Van die tijd dateren de eerste wetten in Denemarken, dat ongetwijfeld de kroon spant (1903), Duitsland (1906), Oostenrijk (1908), Zweden (1912) en Italië (1913) (1), waarvan alleen de laatste sindsdien is blijven stand-

(1) F. BOULANGER, "De la codification du droit de la responsabilité automobile", in L'automobile en droit privé, Parijs, 1965, blz. 459-461.

houden. In de meeste van die wetten uit de eerste periode was de aansprakelijkheid van de bestuurder of de houder beperkt : ze bestond slechts ten belope van een bepaald bedrag, waarboven de klassieke aansprakelijkheid weer kon spelen en kon vrij gemakkelijk worden afgewenteld. Opmerkelijk voor die pionierstijd was wel, dat als verantwoording niet alleen de risicoleer werd ingeroepen, maar ook de beschouwing dat ongevallen in het verkeer zelfs met de grootste omzichtigheid toen reeds niet helemaal te vermijden waren.

In de daarop volgende decennia is het in dit deel van Europa stiller geworden rond het vraagstuk van de verkeersongevallen, ook al omdat de aandacht van de beleidsvoerders door andere problemen werd opgeëist. Wel werden in de dertiger jaren in ons land een aantal voorstellen geformuleerd, die echter zonder uitzondering van succes verstoken bleven (zie nr. 19). Uit de periode tussen de beide wereldoorlogen valt dan ook, naast het Franse arrest Jand'heur, alleen de Nederlandse Wegenverkeerswet (1931) te onthouden, die dan nog slechts in 1951 in werking trad en op dat ogenblik reeds door sommigen als voorbijgestreefd werd beschouwd.

Na de tweede wereldoorlog werd in meerdere landen een hernieuwde aandacht besteed aan de verkeersaansprakelijkheid en werd een nieuwe reeks van wetten over dat onderwerp afgekondigd. Voor deze periode zijn vooral de Duitse (en de daarvan afgeleide Oostenrijkse) en de Zwitserse wet representatief.

Hierna wordt wat voorafgaat geïllustreerd door een vergelijking op een aantal cruciale punten van een aantal (objectieve) aansprakelijkheidsregimes.

59 Eerste illustratie : de aanduiding van de aansprakelijke

Objectieve aansprakelijkheid, zo is gezegd, legt de last van verkeersongevallen systematisch aan de kant van het gemotoriseerd verkeer; om dit te bereiken wordt in de wet een persoon aan-

geduid waarnaar de aansprakelijkheid gekanaliseerd wordt en wiens aansprakelijkheid, dit is het tweede luik, verzekerd is zodat de vergoedingslast tenslotte niet op hem als enkeling maar op de groep van de gemotoriseerde verkeersdeelnemers wordt gelegd. Ter aanduiding van de objectief-aansprakelijke worden verschillende formules gebruikt.

Stelsels die, zoals die uit het begin van de eeuw, niet verder strekten dan tot een weerlegbaar foutvermoeden (in feite niet meer dan een subjectieve aansprakelijkheid met omkering van de bewijslast) moesten wel de bestuurder, houder of bewaker aansprakelijk stellen, die als enige kon bewijzen aan het ongeval geen schuld te hebben. Was deze oplossing logisch, dan had ze als nadeel in sommige gevallen tot onzekerheid te leiden over de vraag wie de hoedanigheid van bestuurder of, meer nog, van houder of bewaker had (1). Illustratief voor deze verwarring is de rechtspraak in Frankrijk, die wel verplicht was het begrip "bewaker" uit artikel 1384 C.civ. te hanteren (zie nr. 56). De vereiste bewaking is omschreven als "la maîtrise sur la chose caractérisée par le pouvoir d'usage, de contrôle et de direction de la chose", waaruit blijkt dat de bewaker meestal doch niet noodzakelijk de eigenaar is. Om het slachtoffer ter wille te zijn en omdat beide hoedanigheden gewoonlijk samen-vallen, wordt de eigenaar van het voertuig vermoed aansprakelijk te zijn tot hijzelf kan bewijzen de bewaking aan een ander te hebben overgedragen. Maar over de vraag of dit vermoeden een tweede vermoeden meebrengt, dat de bestuurder op het ogenblik van het ongeval de bewaker was, bestaat dan weer geen eensgezindheid (2).

(1) A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 20.

(2) Over het bewakingsbegrip : H., L. en J. MAZEAUD, Traité, II, nr. 1160; over het vermoeden ten laste van de eigenaar : N. JACOB en P. LE TOURNEAU, Assurances et responsabilité civile, I, nr. I, nr. 1288; over de laatste vraag, vgl. : Cass. fr. civ., 13 oktober 1971, Bull. Cass., II, nr. 277, met : G. DURRY, "Jurisprudence en matière de droit civil", in Rev. trim. dr. civ., 1972, blz. 607.

Maar naarmate de gedachte aan verzekering sterker, en die aan een persoonlijke aansprakelijkheid zwakker werd, is men eenvoudiger formules gaan verkiezen, vanuit de bekommernis het de gelaedeerde zo gemakkelijk mogelijk te maken de vergoedingsplichtige aan te wijzen, en hem daarbij van mogelijke interpretatieproblemen te vrijwaren. In Nederland bijvoorbeeld rust de aansprakelijkheid op de eigenaar, behalve als niet aan hem maar aan een ander als houder van het motorrijtuig het kentekenbewijs is afgeleverd, in welk geval dit inschrijvingsbewijs doorslaggevend is (1). En in Duitsland zijn de belangen van de schadelij^d der dubbel beschermd : hij kan zich tegelijk tot houder (Halter) en tot de bestuurder wenden. Wordt als "Halter" beschouwd, degene die werkelijk over het voertuig kan beschikken en het voor eigen rekening gebruikt. Om deze hoedanigheid te bewijzen zal meestal het eigendomsrecht een stevig aanknopingspunt bieden, en de eigenaar zal gewoonlijk degene zijn op wiens naam het voertuig is ingeschreven, zodat de eigendom en inschrijving als bewijsmiddelen voor de Haltereigenschaft kunnen worden aangewend (2).

60 Tweede illustratie : de exoneratiegonden

Met het voorgaande houdt de zeer belangrijke vraag verband hoe de eigenaar, houder, bestuurder of bewaker zich kan "exonereren", dus de aansprakelijkheid van zich af kan schudden. Een antwoord is niet gemakkelijk te geven, ook al omdat niet alleen en zelfs niet in de eerste plaats naar de wettekst moet worden gezien maar naar de interpretatie die daaraan door de rechtspraak wordt gegeven (3). Dan kan meestal een evolutie worden vastgesteld in de zin van inkrimping van de gevallen waar exonерatie mogelijk is. In elk geval hebben de meeste Westeuropese wetgevingen

(1) Wegenverkeerswet, art. 31, eerste lid; over de dubbelzinnigheid van het houderbegrip, zie nochtans : Th. L. VAN DER VEEN, "Nu wordt het werkelijk tijd om in art. 31 W.V.W. het begrip houder te verduidelijken", in N.J.B., 1965, blz. 26.

(2) Strassenverkehrsgesetz, § 7 en 18.

(3) A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 21 en 33.

zich al lang losgemaakt van de opvatting - die opnieuw kaderde in het aanvankelijk opzet, de bewijslast om te keren door het instellen van een foutvermoeden -, dat de prima facie aansprakelijke zich moest kunnen bevrijden door eenvoudig te bewijzen dat geen schuld hem trof.

In welke gevallen exoneratione dan wel mogelijk is, is in alle landen verschillend geregeld.

(a) Naar Duits recht moet onderscheiden worden tussen de aansprakelijkheid van de houder en die van de bestuurder. De eerste kan zich alleen bevrijden door te bewijzen dat het ongeval voor hem een unabwendbare Ereignis is geweest, wat dan weer onmogelijk is als het ongeval veroorzaakt werd door een defect aan het voertuig of door een slecht functioneren ervan. Ook buiten deze gevallen geeft de rechtspraak blijk van een uitermate gestrengheid tegenover de verweerder : deze moet aantonen dat hij de uiterste naar de omstandigheden vereiste zorgvuldigheid in acht heeft genomen, omdat moet blijken dat een meer dan normale opmerkzaamheid en voorzichtigheid het ongeval niet had kunnen vermijden. Wel kan de eigen schuld van de benadeelde tot een gedeeltelijke of gehele afwijzing van diens aanspraken leiden en kan zijn zelfs niet-foutief optreden voor de bestuurder een onafwendbare gebeurtenis opleveren. Voor de bestuurder van het motorrijtuig, die een ander dan de houder kan zijn, geldt een enigszins ander aansprakelijkheidsregime. De voorwaarden en de beperkingen ervan zijn dezelfde als voor de houder, maar het tegenbewijs is gemakkelijker : hij kan zich bevrijden door eenvoudig te bewijzen dat hem voor de schade geen schuld treft (1).

Belangrijk is wel, dat het onderscheid tussen de eerste en de tweede aansprakelijkheid in de praktijk niet veel betekent. Theoretisch zou voor de exoneratione in het eerste geval een buitengewone zorgvuldigheid vereist zijn en voor het tweede slechts

(1) Strassenverkehrsgesetz, § 7 en 18; comm. : W. WUSSOW, Das Unfallhaftpflichtrecht, Keulen, Berlijn, Bonn, München, 1972, nr. 722-730 en 756-757.

de gewone, naar de maatstaven van het BGB. gemeten. In feite nochtans merkt BERNSTEIN op dat de rechtspraak een zo strenge foutstandaard hanteert ten aanzien van de bestuurder, dat deze zich in nagenoeg dezelfde positie bevindt als de houder van wie de hoogste graad van voorzichtigheid wordt gevergd (1).

(b) In Nederland is de eigenaar of houder aansprakelijk "tenzij aannemelijk is dat de botsing te wijten is aan overmacht, waaronder ook de schuld begrepen wordt van iemand voor wie de eigenaar of houder niet aansprakelijk is, bijvoorbeeld de schuld van de benadeelde zelf" (2). Het ingeroepen feit moet strikt genomen niet bewezen worden maar alleen aannemelijk gemaakt, volgens de overtuiging van de rechter (3).

Kenmerkend voor de "sociale gezindheid" van de rechtspraak is, dat het overmachtsbegrip in de regel beperkend wordt geïnterpreteerd : weliswaar gaat de Hoge Raad uit van de algemene omschrijving van overmacht als "een gebeuren, waarvoor men noch de eigenaar of houder zelf, noch iemand voor wie deze aansprakelijk is, een verwijt kan maken", maar ze besliste tegelijk dat een defect van het motorrijtuig dat de schade veroorzaakt geen overmacht oplevert, zelfs niet indien de eigenaar het defect niet kende en hem daarvoor geen verwijt kan gemaakt worden (4). Meer nog : opdat overmacht zou kunnen gezien worden in foutief gedrag van andere weggebruikers, is vereist dat deze gedraging voor de bestuurder zo onwaarschijnlijk is geweest, dat deze bij het bepalen van zijn verkeersgedrag met die mogelijkheid in het geheel geen rekening diende te houden (5).

(1) H. BERNSTEIN, "Reparation for Traffic Injuries in West Germany", in Automobile Accident Costs and Payments, Ann Arbor, 1964, blz. 470.

(2) Wegenverkeerswet, art. 31, eerste lid.

(3) Over dit verschil : G.F. PALM, Aanrijding, schade en aansprakelijkheid, Deventer, 1971, blz. 153.

(4) Sinds : H.R., 16 april 1942, N.J., 1942, blz. 393; comm. : A. HOEKEMA, Vergoeding van verkeersschade, Deventer, 1976, blz. 23.

(5) Sinds : H.R., 26 maart 1971, V.R., 1971, blz. 128; N.J., 1971, blz. 262.

(c) Ook in de Franse interpretatie van artikel 1384 C.civ. is een streven merkbaar naar een doelmatige bescherming van het slachtoffer. Slechts korte tijd heeft gegolden dat de bewaker zich kon bevrijden door het bewijs te leveren van de afwezigheid van een fout van zijnentwege (1). Thans is daartoe het bewijs van toeval of overmacht - daarin begrepen de daad van een derde of van het slachtoffer - vereist (2). De interpretatie van de begrippen toeval en overmacht op verkeerssituaties heeft aanleiding gegeven tot een casuïstiek die niet steeds logisch is en daarom gemakkelijk gehanteerd wordt door tegenstanders van het huidig stelsel. Als leidraad geldt dat de gebeurtenis waarop de bewaker zich beroept onvoorzienbaar en onvermijdbaar moet zijn. In een streven naar gestrengheid wordt door de rechtspraak meestal een derde eis gesteld : de ingeroepen gebeurtenis moet uitwendig zijn aan de bewaakte zaak en aan de gesteldheid van de bewaker (3). Het eigen optreden van het slachtoffer kan, mits onvoorzienbaar en onvermijdbaar te zijn, een geval van overmacht uitmaken en de aansprakelijkheid van de bestuurder geheel of gedeeltelijk opheffen (4). Daartoe wordt

(1) Cass. fr. civ., 16 juni 1896, S., 1897, I, blz. 17; D.P., 1897, I, blz. 433.

(2) Sedert : Cass. fr. req., 19 januari 1914, S., 1914, I, blz. 128; D.P., 1914, I, blz. 303.

(3) H., L. en J. MAZEAUD, Traité, II, nr. 1298; M. JACOB en P. Le TOURNEAU, Assurance et responsabilité civile, I, nr. 1329; over de uitwendigheid : "C'est donc en définitive tout ce qui touche de près ou de loin à l'activité du gardien qui ne peut en aucun cas être considéré comme un cas de force majeure" (G. DURRY, "Jurisprudence en matière de droit civil", in Rev. trim. dr. civ., 1974, blz. 423); een gebrek aan het voertuig of een fysische ongesteldheid van de bestuurder kunnen dus geen overmacht opleveren; zie ook : R. SAVATIER, Traité, I, nr. 388.

(4) De daad van het slachtoffer is slechts volledige bevrijdingsgrond indien ze de exclusieve oorzaak is van de schade; in dit verband stelt G. RODIERE vast : "une indulgence pour les indécis et les distraits" en "une sévérité pour les ivrognes" ("Jurisprudence en matière de droit civil", in Rev. trim. dr. civ., 1965, blz. 655).

zowel het foutief als het niet-foutief handelen in aanmerking genomen, al bestaat hierover in de rechtspraak enige verwarring (1). Toch is deze oplossing logisch : van zodra mag gezegd worden dat door een zelfs onschuldig toedoen van de benadeelde de aanrijder voor een gebeurtenis is geplaatst die hij kon voorzien noch vermijden, moet in de geschetste constructie tot zijn exoneratione besloten worden.

(d) Naar Zwitsers verkeersongevallenrecht kan de houder zich bevrijden door het bewijs van overmacht of van een grove onvoorzichtigheid van de gelaedeerde of van een derde, mits hijzelf vrij van schuld en zijn voertuig vrij van gebreken is. Wel kan de rechter, als de fout van het slachtoffer niet de vereiste intensiteit bezit om tot exoneratione te besluiten het bedrag van de vergoeding bepalen met inachtnaem van alle omstandigheden, met inbegrip van de ernst van de fout van de schadelijder, van de omvang van de risico's eigen aan de uitgeoefende activiteit en eventueel van de zwaarte van de fout van de houder (2).

Deze voorbeelden mogen volstaan om de diversiteit van de oplossingen te staven op het stuk van de exoneratione van de objectiefaansprakelijke.

61 Derde illustratie : botsing tussen meerdere motorrijtuigen

Nog op een derde zeer belangrijk punt lopen de Westeuropese wetgevingen over verkeersaansprakelijkheid ver uiteen : welke aansprakelijkheidsregel dient toegepast bij een botsing tussen meerdere motorrijtuigen ? Bij nader toezien worden drie reek-

(1) Vgl. bv. : Cass. fr. 2° civ., 16 december 1970, Bull. Cass., II, nr. 345; met : Cass. fr. 1° civ., 31 januari 1973, D., blz. 149, J.C.P., 1973, nr. 17450; over deze problematiek : F. CHABAS, "Fait ou faute de la victime ?", in D., 1973, Chr., blz. 207-210.

(2) Strassenverkehrs-gesetz § 59, tweede lid; comm. : G. BOSONNET, Haftpflicht- oder Unfallversicherung ?, Ersatz der Haftpflicht des Motorfahrzeughalters durch eine generelle Unfallversicherung der Verkehrsoffer, Zürich, 1965, blz. 8-9.

sen van oplossingen gegeven (1).

(a) De eerste oplossing die de meeste aanhang kent, leunt nog aan bij de risicoleer en houdt voor dat bij ongevallen waarbij alleen motorrijtuigen zijn betrokken de ratio van de objectieve aansprakelijkheid wegvalt - de overige verkeersdeelnemers te beschermen tegen de risico's van het gemotoriseerd verkeer -, en dat de schade dus moet blijven liggen waar ze viel tot wanneer de fout van een van de partijen is bewezen.

Deze opvatting is bijvoorbeeld vertolkt in de Nederlandse Wegenverkeerswet die bepaalt dat op artikel 31 (dat de risico-aansprakelijkheid vestigt) geen beroep kan worden gedaan tot vergoeding van schade "door een motorrijtuig toegebracht (...) aan een motorrijtuig in beweging of aan personen of goederen welke daarmee vervoerd worden". Het bijzonder aansprakelijkheidsregime is immers alleen gevestigd ten behoeve van "zwakkere", niet van evenwaardige verkeersdeelnemers. "Er is immers geen reden, al- dus bijvoorbeeld BELINFANTE, om één van beide eigenaars een gro- ter risico op te leggen dan een ander, terwijl beiden een even groot gevaar scheppen" (2).

Ook in Duitsland geldt de aansprakelijkheid van de Strassenver- kehrsgesetz niet tegenover personen die op het ogenblik van het ongeval door een motorrijtuig vervoerd werden, behalve als het gaat om een uit hoofde van het beroep van de chauffeur verricht en bezoldigd personenvervoer, zoals in een taxi, bus of zieken- wagen (3).

(b) Een tweede volkomen tegengestelde oplossing laat ook bij botsingen de objectieve aansprakelijkheid spelen : geen neutra- lisatie dus, maar aansprakelijkheid over en weer, al is deze

(1) A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 31.

(2) Wegenverkeerswet, art. 31, zesde lid; comm. : A.D. BELIN- FANTE, De burgerrechtelijke gevolgen van de aanrijding met automobielen, Den Haag, 1936, blz. 22; G.P. PALM, op. cit., blz. 149.

(3) Strassenverkehrsgesetz § 8a; comm. : W.WUSSOW, op. cit., blz. 367.

oplossing moeilijk verenigbaar met de risicoleer en eerder door praktische redenen ingegeven.

In Frankrijk heeft de opvatting dat de bijzondere aansprakelijkheid ook bij wederzijdse schadeberokkening door zaken overeind blijft na een korte maar hevige rechtsstrijd ingang gevonden sedert het arrest-Delcroy van 20 maart 1933 : heeft een van de voertuigen (of van haar inzittenden) schade geleden, dan kan deze in beginsel op de bewaker van het ander voertuig worden gelegd; is wederzijds schade aangericht, dan moet elk van de bewakers instaan voor schadeloosstelling van de tegenpartij (1). In dit laatste geval wordt de aangerichte schade aan beide zijden dus in beginsel volledig door de verzekeraars gedekt, al zullen deze meestal wel zoeken zich op een exoneratiegrond te beroepen. De regel van de aansprakelijkheid over en weer geldt, tegen een voordien soms verdedigde opvatting in, ook als de zaken die de verkeersschade veroorzaakten niet van dezelfde soort zijn, zoals bij een botsing tussen een auto en een fiets (2).

Deze oplossing kan niet los worden gezien van de overeenkomsten tot "rechtstreekse regeling", die onder de verzekeringsmaatschappijen zijn afgesloten en er in feite toe strekken de rechtspraak te neutraliseren, die sedert het arrest-Delcroy een voor de automobilisten gunstige maar voor de verzekeraars dure richting is ingeslagen. Voor schadegevallen tot 7.000 Franse frank (uit zaak- en/of letselschade, voorzover deze geen blijvende invaliditeit voor gevolg heeft), wordt bij een botsing door de betrokken verzekeringsmaatschappijen de aansprakelijkheid voor het ongeval vastgelegd aan de hand van bepaalde "schema's van aansprakelijkheid", die op grond van situatieschetsen ofwel de aansprakelijkheid over beide automobilisten verdelen volgens een bepaalde sleutel (meestal $1/2-1/2$ of $3/4-1/4$), ofwel haar volledig op de ene leggen en de andere exonereren, maar waarin de mogelijkheid dat beide automobilisten volledig door elkaars verzekeraar worden vergoed - sedert het arrest-Delcroy nochtans het principe - niet is voorzien. Het blijkt dat de verzekerden

(1) Cass. fr. civ. 20 maart 1933, D.P., 1933, I, blz. 57; comm. : H. CAPITANT, A. WEILL en F. TERRE, Les grands arrêts de la jurisprudence civile, Parijs, 1973, blz. 481-485; L. JOSSERAND, "Les collisions entre véhicules et la responsabilité civile", in D.H., 1928, Chr., blz. 33-36.

(2) Zie ook : Cass. fr. civ., 11 mei 1953, D., 1953, blz. 478.

uit onwetendheid zelden gebruik maken van de mogelijkheid voor de rechtbank een andere verdeling van de aansprakelijkheid te bekomen (1).

Tot voor kort werd ontkennend geantwoord op de vraag of de verscherpte aansprakelijkheid mocht worden ingeroepen tegen de bestuurder door de door hem gratis vervoerde passagier. Deze houding was ongetwijfeld ingegeven door een billijkheids-gedachte - men vond de regel te kras als de persoon die de hoedanigheid van bewaker bezat volkomen belangloos had gehandeld in het uitsluitend voordeel van het slachtoffer -, maar ze bleef onlogisch en juridisch moeilijk te gronden, en werd verlaten sinds drie in Verenigde Kamers gewezen arresten van de Cour de Cassation van 20 december 1968 (2).

(c) In Zwitserland tenslotte wordt een derde enigszins intermediaire opvatting gehuldigd, die een onderscheid maakt tussen de persoons- en zaakschade. Inzake persoonsschade geldt § 61 I van de Strassenverkehrsgesetz, dat luidt als volgt : "Der Schaden wird den Haltern aller beteiligten Motorfahrzeugen zu gleichen Teilen auferlegt, sofern nicht die Umstände, namentlich das Verschulden, eine andere Schadentragung rechtfertigen" : elke houder draagt in beginsel de helft van de door hem zelf en door de andere inzittenden geleden persoonsschade en krijgt de andere helft van de andere houder vergoed, maar de omstandigheden kunnen een andere verdeelsleutel opleggen. Hierbij wordt niet alleen de ernst van de schuld van een of van beide partijen in aanmerking genomen, maar ook het aan de voertuigen verbonden Be-^{dit}triebsgefahr, indien voor beide grondig verschillend is. Zo gaat de rechtspraak bijvoorbeeld uit van de beschouwing dat het gebruik van een motorfiets gevaarlijker is voor de berijder zelf dan voor de automobilist waarmee hij in aanrijding is gekomen, om schade van de motorrijder voor twee derde door hemzelf te laten dragen en slechts voor een derde op de chauffeur te laten

(1) Voor een scherpe kritiek op deze handelwijze : A. TUNC, "Le droit en miettes", in Arch. phil. dr., 1977, blz. 31-35

(2) Oude oplossing sinds : Cass. fr. civ., 27 maart 1928, D.P., 1928, I, blz. 145; nieuwe sinds : Cass. fr. ch. mixtes, 20 december 1968, D., 1969, blz. 37, J.C.P., 1969, nr. 15756; beide besproken in : H. CAPITANT, A. WEILL en F. TERRE, op. cit., resp. blz. 486-488 en blz. 488-496; zie ook voor argumenten : H., L. en J. MAZEAUD, Traité, II, nr. 1274-1286.

afwentelen. Door de rechtspraak is daarenboven strak de hand gehouden aan het beginsel dat de ongelijke verdeling ingegeven moet zijn door het concrete Betriebsgefahr, zoals het zich ter gelegenheid van het ongeval heeft verwezenlijkt, zodat de ongelijkheid in Betriebsgefahr in het voorgelegde geval een causale rol moet hebben gespeeld (1).

Voor schade aan de motorrijtuigen zelf die ontstaat bij een aanrijding tussen meerdere motorrijtuigen geldt de Kausalhaftung in het geheel niet. Overeenkomstig het algemeen beginsel van de schuldaansprakelijkheid blijft elk van de automobilisten dus met zijn schade zitten, behalve indien hij de schuld van de andere kan bewijzen (2).

62 Verdere gegevens over de Duitse en Nederlandse verkeersaansprakelijkheid

De betekenis van de objectivering van de verkeersaansprakelijkheid, waarvoor de meeste Westeuropese wetgevingen hebben gekozen, mag niet overschat worden. De meeste stelsels strekken er alleen toe de verkeersslachtoffers een bijkomende bescherming te bieden naast de gewone aansprakelijkheidsregeling, en laten de gemeenrechtelijke vorderingsmogelijkheid bestaan voor alle niet in de bijzondere wetgeving voorziene gevallen. De belangrijkste uitsluitingsgrond is reeds ter sprake gekomen : bij botsing tussen gemotoriseerde verkeersdeelnemers ruimt de risico-aansprakelijkheid meestal de plaats voor de foutaansprakelijkheid. Maar er bestaan nog andere beperkingen aan de toepassingssfeer van de bijzondere verkeersaansprakelijkheid; een aantal ervan worden hierna behandeld aan de hand van het Duitse en het Nederlandse voorbeeld. In samenhang met wat in de vorige nummers is gezegd over de aanduiding van de aansprakelijke, de exoneratiegronden en de regel bij botsingen, moet wat volgt een inzicht geven in de concrete vormgeving van de verkeersaansprakelijkheid in onze buurlanden, naast wat in nummer 56 over het bijzonder

(1) Comm.:H.OFTINGER, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Zürich, 1962, II, 2, blz. 65-66 en 653-657.

(2) Strassenverkehrsgesetz § 62 II; comm. : K. OFTINGER, op. cit., II, 2, blz. 657-658.

geval van Frankrijk (en meteen ook van Luxemburg) is gezegd.

In Nederland en Duitsland, anders dan in Frankrijk en Luxemburg waar het begrip "zaak" ruimer is, moet de schade door een motorrijtuig (Kraftfahrzeug) veroorzaakt zijn. In het eerste land wordt dit begrip zowel in de Wegenverkeerswet (W.V.W.) gedefinieerd als in de Wet op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen (W.A.M.), en wel in dezelfde zin als in artikel 1 van de Belgische wet van 1 juli 1956 : rij- of voertuigen bestemd om door een mechanische kracht langs de grond te worden voortbewogen, anders dan langs spoorstaven. De definitie in § 1 van de Duitse Strassenverkehrsgesetz (StVG) is analoog, maar voertuigen die niet sneller kunnen rijden dan 20 km per uur zijn op grond van § 8 van de verscherpte aansprakelijkheid vrijgesteld.

De W.V.W. eist daarenboven dat de schade door "botsing, aan- of overrijding met een motorrijtuig waarmede op een weg wordt gereden" is toegebracht; over de interpretatie van deze elementen bestaat eensgezindheid : de eerste drie begrippen zijn synoniem en vereisen niet noodzakelijk een aanraking, en van rijden is sprake zodra aan het verkeer wordt deelgenomen, dus ook bij tijdelijk stoppen voor een verkeerslicht, maar niet bij geparkeerd staan (1).

Volgens de StVG moet de schade n.a.v. het gebruik van een motorrijtuig (bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs) veroorzaakt zijn - een bepaling die tot een uitgebreide casuïstiek aanleiding heeft gegeven. Beginselen zijn hier dat geen echte botsing en met name geen contact tussen het rijtuig en de aangereden persoon vereist is, en dat wat het bewijs betreft het slachtoffer volstaat met aan te tonen dat een eenheid van tijd en plaats bestaat tussen de schadeverwezenlijking en het gebruik, zonder *stricto sensu* te moeten bewijzen dat de schade door het feit van het gebruik is veroorzaakt.

(1) Resp. : H.R., 23 november 1939, N.J., 1940, blz. 265; H.R., 11 mei 1934, N.J., 1934, blz. 1041.

Het motorrijtuig is in gebruik, niet alleen als het voortbewogen wordt, maar ook als het op een of andere manier deelneemt aan het verkeer, zodat stilstaan of kortstondig parkeren, ook als de chauffeur het voertuig verlaten heeft, dit gebruik niet onderbreekt (1).

Belangrijk is verder dat in Duitsland en Nederland, weer anders dan in Frankrijk en Luxemburg, perken zijn gesteld wat de omvang van de schadeloosstelling betreft die op grond van de bijzondere aansprakelijkheid kan worden gevorderd : in het eerste land is voor persoonsschade een plafond van 250 000 DM gesteld en voor zaakschade van 50 000 DM en kan geen vergoeding voor extrap~~er~~rimoniale schade worden bekomen (2); in Nederland geldt voor zaakschade een beperking tot het bedrag dat overeenstemt met de waarde van het rijtuig op het ogenblik van het ongeval, met een minimum van 500 gulden. Verder is in artikel 31 W.V.W. een bijzonder korte verjaringstermijn (drie jaar) voorzien (3).

Uit wat voorafgaat blijkt dat de kloof tussen stelsels van objectieve aansprakelijkheid naar Duits of Nederlands model en regimes van foutaansprakelijkheid - zeker als "gecorrigeerd" zoals in ons land - minder breed is dan verwacht. Zo blijft voor alle andere ongevalssituaties dan tussen een gemotoriseerde en een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer, en eventueel voor het deel van de schade dat de plafonds overstijgt, een beroep op de schuldaansprakelijkheid noodzakelijk. Artikel 31 (laatste lid) W.V.W. en § 16 StVG voorzien ten andere uitdrukkelijk de mogelijkheid tegelijk een vordering in te stellen op grond van de bijzondere wetten en van de algemene beginselen van het burgerlijk recht.

(1) StVG, § 7; comm. : W. WUSSOW, op. cit., blz. 327-332.

(2) StVG, § 12.

(3) W.V.W., art. 31, vierde lid.

63 Tweede luik van de slachtofferbescherming : de verplichte aansprakelijkheidsverzekering

Over het tweede luik van de slachtofferbescherming, de aansprakelijkheidsverzekering, valt voor de ^{de}gen~~de~~de landen weinig te zeggen. De hoofdkenmerken van de verzekering zijn gelijklopend en stemmen overeen met die in België. Het afsluiten ervan is verplicht en telkens zijn de traditionele mechanismen ingebouwd die over het hoofd van de schadeverwekker een rechtstreekse betrekking tussen slachtoffer en verzekeraar tot stand willen brengen : de rechtstreekse vordering en de regel van de niet-tegenstelbaarheid van excepties en verweermiddelen - al zijn de toepassingsgevallen van deze laatste regel niet overal even ruim opgevat. Verder is in nagenoeg alle landen een waarborgfonds opgericht dat een vangnet wil vormen voor gevallen waar de aansprakelijkheid van een derde wel vaststaat maar om een of andere reden de bescherming van de verzekering ontbreekt (1).

§ 3. Een poging tot harmonisatie van de verkeersaansprakelijkheid binnen Europees verband : de Conventie van Straatsburg van 1973

64 Documentatie. Belanghebbende passages van de Conventie

(1) Aldus bv. de Franse wet van 27 februari 1958 (comm. : N. JACOB en P. Le TOURNEAU, Assurances et responsabilité civile, II, nr. 349); de Nederlandse wet van 30 mei 1965 (comm. : A. HOEKEMA, Vergoeding van verkeersschade, Deventer, 1976, blz. 29-32); de Duitse wet van 5 april 1965 (comm. : P. HARTMANN, Der Verkehrsunfall, München, 1970, blz. 22-27).

A. Totstandkoming en kansen van verwezenlijking

65 Totstandkoming

Uit de voorgaande paragraaf moest ondermeer de diversiteit blijken van de oplossingen die door de verkeersaansprakelijkheid van de meeste Westeuropese staten onder de algemene noemer van de objectieve aansprakelijkheid zijn uitgewerkt. Vandaar dat met de toename van het toeristisch en handelsverkeer over de grenzen heen de gedachte groeide aan een eenmaking binnen Europees verband. Een poging daartoe is in de periode 1934-1948 ondernomen door het Internationaal Instituut voor Eenmaking van het Privaatrecht. Deze ging in de richting van een objectieve aansprakelijkheid naar Duits en Nederlands model maar is zonder succes gebleven (1). Er kwam pas opnieuw schot in de zaak toen de Raad van Europa zich met de aangelegenheid ging bemoeien. Een eerste inspanning was gericht op het eenvormig maken van de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen en leidde in 1959 tot een Conventie, waarvan de Beneluxovereenkomst van 1955 de voorloper, en de invoering in steeds meer staten van een plichtverzekering volgens een bepaald model het rechtstreeks resultaat zijn geweest. Maar toen reeds werd een aanbeveling gericht aan het Europees Comité voor Juridische Samenwerking om ook de grondslag zelf van de verzekering - de aansprakelijkheid - te uniformeren in de zin van een stelsel waarin niet een fout - maar een risicobeginsel centraal zou staan. Toch zou pas in 1966 het genoemd comité gevat worden met de vraag "of het niet opportuun was van aan de foutnotie te verzaken wat de vergoeding betreft van schade die door motorrijtuigen was berokkend".

Op voorstel van het comité werd de kwestie van de verkeersaansprakelijkheid ingeschreven op de agenda van de intergouvernementele werkzaamheden van de Raad van Europa, die voordien reeds werk had geleverd op andere domeinen van aansprakelijkheid (2).

(1) Hierover : W. PFENNINGSTORF, "Unification of the Protection of Traffic Victims in Europe", in Am. J. Comp. L., 1967, blz. 443-444; zie ook : R. BEDDARD, "Towards a European Traffic Law", in Crim. L. Rev., 1974 blz. 574-580, inz. blz. 579.

(2) In dit verband is vooral de Conventie van Den Haag van 4 mei 1971 te vermelden, die niet met de hier behandelde Conventie van Straatsburg te verwarren is en enkel handelt over de I.P.R.-aspecten van ongevallen overkomen op vreemde bodem.

Onmiddellijk werd tot de oprichting besloten van een deskundigencomité, dat een jaar later gemachtigd werd tot het opstellen van een tekst met juridische draagwijdte, dus een ontwerp van Conventie (1).

Het blijkt dat van in het begin een juiste opvatting over harmonisatie heeft bestaan. In een dubbel streven was deze niet alleen gericht op het inventariseren van in de deelnemende landen bestaande rechtsregels met het oog op het realiseren van de grootste gemene deler, maar ook en in de eerste plaats op een toekomstgerichte verwezenlijking van een bepaalde doelstelling, te weten een doeltreffende slachtofferbescherming : een harmonisatie dus in de vooruitgang (2).

Toch werd in een eerste stadium reeds de rechtstreekse verzekering van verkeersschade, zoals rond hetzelfde tijdstip in Frankrijk voorgesteld door TUNC en in de VSA door KEETON en O'CONNELL, van de lijst der mogelijke oplossingen afgevoerd als "onverwezenlijkbaar want te ver van de geldende regelingen verwijderd" (3), zodat de keuze beperkt werd tot het gamma van aansprakelijkheidsstelsels, met als uitersten een zuivere schuld-aansprakelijkheid en een objectieve aansprakelijkheid die in het geheel geen plaats meer laat voor de schuld, en waartussen zich de rechtsregelingen van de lidstaten elk op een ander vlak bewogen.

-
- (1) Meer over aanleiding en procedure : H. FAVRE, "Les travaux du Conseil de l'Europe en matière de responsabilité civile des automobilistes", in B. A./De Verz., 1973, blz. 261-265.
 - (2) Aldus de préambule : "Considérant l'utilité d'arriver à une harmonisation des règles de droit en cette manière et à une amélioration de la situation des victimes"; zie hierover het door de Raad van Europa uitgegeven Rapport explicatif concernant la convention européenne sur la responsabilité civile en cas de dommages causés par de véhicules automoteurs, Straatsburg, 1973, nr. 1, blz. 3.5; toch werd het primair belang van een preventiebeleid onderstreept, dat ook door een vergoedingsrecht kan worden verwezenlijkt (H. FAVRE, op. cit., blz. 261).
 - (3) Rapport explicatif..., nr. 4.

Het blijkt dat pro en contra van de foutnotie als verdeelsleutel van de verkeersschade vrij nauwkeurig werden afgewogen. Tegenargumenten waren ondermeer de discrepantie tussen de geschreven regel en de toepassing ervan, de onaangepastheid aan de moderne verkeerssituatie, de verzekering van de foutaansprakelijkheid, de twijfelachtigheid van de preventieve werking, het gevaar van onevenwicht tussen fout en schadebedrag, de bewijsmoeilijkheden en de verspilling aan tijd en geld. Voor het minstens gedeeltelijk behoud van het schuld criterium pleitten daarentegen haar nog steeds deugdelijke morele grondslag, de wenselijkheid de eenheid van het burgerlijk recht niet te doorbreken en de nog steeds niet aangegrepen mogelijkheid om binnen het bestaande bepaalde verbeteringen aan te brengen.

Nog op andere punten is de Conventie vatbaar voor kritiek. Zo zullen straks sommige bepalingen duister blijken te zijn, zonder dat opheldering kan worden gevonden in het toelichtend verslag (le rapport explicatif), dat nochtans de enige niet-confidentiële interpretatiebron is; zo wordt ter verduidelijking al te gemakkelijk naar voorbeelden gegrepen, waaruit de algemene regel soms moeilijk af te leiden is.

Aan de redactie is nochtans gewerkt door een zeventigtal deskundigen (hoogleraren, ambtenaren, magistraten, verzekeraars en advocaten), die op hun beurt konden putten uit negentig rapporten opgesteld door specialisten uit de verscheidene landen. Heeft de inhoud van deze verslagen een vertrouwelijk karakter, dan valt uit de lijst van de behandelde onderwerpen gemakkelijk af te lezen door welke ideeën en voorbeelden de opstellers zich het meest lieten leiden; veelbetekend is bijvoorbeeld dat over het Finse en het Zwitserse stelsel meermaals verslag is uitgebracht.

Daarbij komt dat een aantal belangrijke materies in de Conventie niet werden geregeld maar overgelaten aan de lidstaten, die voorts op grond van een algemene formulering in artikel 13 gerechtigd blijven "regelingen te treffen die voor de slachtoffers gunstiger zijn".

66 Verwezenlijkingsperspectieven

De Convention européenne sur la responsabilité en cas de dommage causés par des véhicules automoteurs werd ter ondertekening voorgelegd op 14 mei 1973. Vier jaar later dient vastgesteld, dat de Conventie de wetgevers in de verscheidene staten tot dusver niet tot daden heeft aanzet. De lidstaten hadden nochtans de

verbintenis aangegaan hun wetgeving aan de Conventie aan te passen, ten laatste op het ogenblik van de inwerkingtreding ervan; maar daarvoor is dan weer ratificatie of aanvaarding vereist door een minimaal aantal staten, en begin 1977 was de Conventie nog maar ondertekend door Zwitserland, Noorwegen en de Bondsrepubliek, waar het verkeersschaderecht telkens reeds aansloot bij de hoofdlijnen van de Conventie (1). Een positieve belangstelling zou ook bestaan in Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Italië. Over de houding van ons land is niets met zekerheid te zeggen. FAVRE vertolkt zijn eigen opvatting, waar hij te kennen geeft dat België gunstig staat tegenover de inhoud van het verdrag (2). In elk geval is tot op vandaag de ondertekening niet gebeurd, en uit het feit dat ons land een voorbehoud heeft afgedwongen betreffende de zaakschade (zie nr. 70) mag niet zonder meer worden afgeleid, dat op dit punt voldoening werd bekomen en dat voor de rest eensgezindheid bestaat.

B. Analyse van de voorgestelde verkeersaansprakelijkheid (3)

67 Aansprakelijkheidsgrond : objectieve aansprakelijkheid van de houder

Het is niet verwonderlijk dat het stelsel dat geroepen was om

-
- (1) Zie de vergelijkende studie door : M. STARK, "Brève comparaison des différentes solutions de principe susceptibles d'être envisagées pour la réglementation légale de la réparation des dommages causés par les accidents d'automobiles" in Rapport explicatif..., blz. 27-31; algemeen : "Activité du groupe de travail "automobile" du C.E.A.", in Ass. déf. Europe, 1973, blz. 88.
 - (2) H. FAVRE, op. cit., blz. 273.
 - (3) Algemene comm. : Ibid., blz. 261-274; Secrétariat permanent des Rencontres Internationales des Assureurs Défense, "Les projets de convention européenne sur la responsabilité civile en cas de dommages causés par des véhicules à moteur. Assurance R.C.A. et fonds de garantie", in Ass. déf. Europe, 1973, blz. 169; H.F. van den HAAK, "Risico-aansprakelijkheid op de Europese weg. Een ontwerp-verdrag", in V.R., 1971, blz. 121-130; J. MERTENS de WILMARS, "Europees recht : de burgerlijke aansprakelijkheid bij auto-ongevallen", in R.W., 1969-70, kol. 730-734; H.J. BATSCHE, Die Harmonisierung des Kraftfahrzeughaftungsrechts, onuitg. referaat op de Deutscher Verkehrsgerichtstag (1975).

de Westeuropese wetgevingen tot eensgezindheid te brengen een stelsel van objectieve aansprakelijkheid is. Centraal staat artikel 4, dat de houder van een motorrijtuig aansprakelijk maakt voor de schade die daardoor is veroorzaakt, en dit naar aanleiding van een ongeval dat met het verkeer verband houdt (art. 2); daarvoor is volgens het toelichtend verslag niet strikt vereist dat het voertuig in beweging of zelfs in gebruik was op het ogenblik van het ongeval (1). De regel van artikel 4, hoe eenvoudig ook bij een eerste lezing, kan tot onzekerheid leiden over de vraag welke slachtoffers de aansprakelijkheid in hun voordeel kunnen invoeren; gelet op de algemeenheid van artikel 4 moeten we met FAVRE besluiten dat niet alleen aangereden voetgangers en fietsers dit kunnen, maar ook passagiers en zelfs de bestuurder van het motorrijtuig die niet tevens de houder ervan is : de risicogedachte speelt dus ten voordele van iedereen die niet als houder van een motorrijtuig in een ongeval betrokken is (2).

Voor schade die wel geleden is door de houders van motorrijtuigen geldt een bijzondere regeling, die dus van toepassing is op botsingen tussen twee of meer motorrijtuigen (art. 7). In dat geval is elk van de aansprakelijke houders slechts gehouden tot het deel van de schade dat te zijnen laste wordt gelegd "in de mate dat de betrokken voertuigen tot de schade hebben bijgedragen". Deze formule, waarvoor artikel 61 van de Zwitserse loi sur la sécurité routière (zie nr. 61) model heeft gestaan, legt op bij de verdeling van de schadelast rekening te houden met "de ongevalsomstandigheden", zoals de fout van de bestuurder of van een passagier, het slecht functioneren van het voertuig bijvoorbeeld ten gevolge van een mechanisch defect, de risico's die aan het voertuig verbonden zijn, het optreden

-
- (1) Voor voorbeelden (waaruit een brede interpretatie van de besproken bepaling blijkt), zie : Rapport explicatif..., nr. 13, blz. 21.
- (2) H. FAVRE, op. cit., blz. 269; uitz. : art. 10, tweede lid; als een gelaedeerde niet-houder staat tegenover meerdere houders, bestaat tussen deze solidariteit en kan hij zich wenden tot de houder van zijn keuze.

van een derde of van een natuurverschijnsel, anders dan een natuurramp. In deze omslachtige en in elk geval slechts exemplatieve opsomming die door artikel 9 wordt gegeven van in aanmerking te nemen ongevalsomstandigheden vraagt vooral het element van de "aan het voertuig verbonden risico's" om een verduidelijking, die in het toelichtend verslag - nog eens te veel aan de hand van voorbeelden - wordt gegeven (1). Elk motorrijtuig, zo lijkt de redenering te zijn geweest, is uit zijn aard bron van gevaar, en dit niet alleen voor andere verkeersdeelnemers, maar ook voor de gebruikers van het motorrijtuig zelf; zo kan een lichte motorfiets misschien niet gevaarlijk zijn voor een vrachtwagen, maar wel zeer gevaarlijk voor de motorfietser zelf. Dit gevaarpotentieel, dat dus in een dubbele richting speelt, is niet bij alle motorrijtuigen gelijk, en dit verschil is een van de elementen waarmee de rechter rekening moet houden. Zijn taak wordt nog bemoeilijkt door het feit dat in de optiek van de opstellers van de Conventie het risicopotentieel van een motorrijtuig niet ⁱⁿ abstracto dient geëvalueerd aan de hand van de karakteristieken ervan, maar integendeel in elk geval afzonderlijk in concreto moet worden geapprecieerd naar aanleiding van elk ongeval. De karakteristieken van het motorrijtuig mogen dus alleen spelen indien en in de mate dat ze een bijzondere of beslissende invloed hebben gehad op de verwezenlijking van de schade of op de omvang ervan, dus voorzover tussen het risicopotentieel en het ongeval een causaal verband heeft bestaan.

Zo zal de bijzondere kwetsbaarheid van een motorfietser slechts voor een klein deel in rekening worden gebracht wanneer hij, traag rijdend, door een snelle wagen wordt aangereden; zo zullen het gewicht en de kracht van een vrachtwagen niet in aanmerking worden genomen indien hij in de mist van achter door een personenwagen wordt aangereden.

(1) Rapport explicatif...., nr. 32-35, blz. 18-20; zie ook : H. FAVRE, op. cit., blz. 270; en : Les projets de Conventions...., blz. 171.

Deze interpretatie staat te lezen in het toelichten/verslag, dat uitdrukkelijk naar het Zwitsers verkeersschaderecht verwijst. Toch kan ook een tekstargument worden gehaald uit artikel 9, dat voorschrijft rekening te houden met de "circonstances de l'accident, telles que (...) les risques inhérents au véhicule" : de risico's moeten dus als ongevalsomstandigheden worden beschouwd.

Onder de in rekening te brengen elementen wordt ook de fout van de bestuurder vermeld. Het comité was inderdaad van oordeel dat de schuld in de verhouding tussen houders een belangrijke factor moet blijven, maar dat - anders dan in vele landen - ook andere omstandigheden in de beoordeling moeten betrokken worden (1).

Een van die elementen is, zoals gezegd, het risicopotentieel van het voertuig. Dit element kan bijvoorbeeld bij een ongeval tussen een vrachtwagen en een personenauto, waaraan alleen de bestuurder van het tweede voertuig schuld heeft, toch de schadelast slechts voor 75 of 80 % op de houder ervan laten liggen en voor de rest op de vrachtwagenhouder, die immers een groter risico in het verkeer heeft gebracht (2).

In de - naar de verwachtingen van het comité waarschijnlijk zeldzame - hypothese dat geen enkel van de genoemde criteria een bepaalde verdeelsleutel kan opleveren, moet de schade over de houders gelijk verdeeld worden (art. 9.2). Dit zou dus betekenen dat als vijf motorrijtuigen in het geding zijn betrokken, elk van de houders één vijfde moet betalen van de schade die geleden werd door de vier overige, en dus op zijn beurt een som ontvangt die overeenstemt met vier vijfde van de door hem geleden schade. De situatie van de houders lijkt dus gunstiger te zijn, naarmate meer voertuigen in het ongeval zijn betrokken (3).

(1) Rapport explicatif..., nr. 32; blz. 18.

(2) Voorbeeld ontleend aan : H. FAVRE, op. cit., blz. 270.

(3) Ibid., blz. 271.

Als het deel van de schade dat toegerekend werd aan een van de houders, door deze niet vergoed kan worden, wordt het over de overige houders omgeslagen in dezelfde verhouding als waarin de eerste verdeling was gebeurd (art. 9.3).

Als houder wordt beschouwd de persoon die over het gebruik van het voertuig beschikt. Bij de opstellers van de Conventie zat de zorg voor, iedere onzekerheid over de aanduiding van de aansprakelijke te vermijden. Daarom werd de hoedanigheid van houder verkozen boven die van bestuurder, bewaker of toevallige gebruiker, en werden voor de rest een reeks vermoedens ingebouwd waarbij de titularis van de immatriculatie of, bij ontstentenis, de eigenaar van het voertuig tot het bewijs van het tegendeel voor houder moet doorgaan (art. 3.1.b).

68 Fout van het slachtoffer. Exoneratie. Gevallen van uitsluiting

Wat de weerslag betreft van de fout die de schadelijder mag hebben begaan, dient onderscheiden tussen slachtoffers die houders zijn en anderen. Het eerste geval is hoger reeds behandeld : de fout is dan een beoordelingselement naast de andere ongevalsomstandigheden. Voor de overige slachtoffers geldt dat de vergoedingsaanspraken bij schuld worden ingekort of à la limite zelfs uitgedoofd "rekening houdend met de ongevalsomstandigheden in de zin van artikel 9" (art. 5.1). Weeral dient het toelichtend verslag geraadpleegd voor een verduidelijking, die gelet op haar belang beter in de Conventie zelf was opgenomen (1). De bedoeling van de opstellers blijkt dubbel te zijn geweest : ten eerste, de rechter een ruime appreciatiebevoegdheid toekennen door hem geen vaste maatstaven te geven voor het aanrekenen van de schuld van het slachtoffer; ten tweede, vermijden dat het schuldig slachtoffer al te streng wordt bejegend omwille van een slechts zeer lichte fout. Vandaar dat de rechter wordt opgedragen niet alleen naar de fout te zien maar tevens naar alle andere ongevalsomstandigheden,

(1) Rapport explicatif..., nr. 21-22, blz. 15-16.

zoals vermeld in artikel 9. Deze verwijzing naar andere elementen alsmede de "in alle landen vastgestelde gunstige gezindheid van de rechtspraak tegenover de verkeersslachtoffers" - aldus het toelichtend verslag - bieden voldoende waarborgen voor een interpretatie van artikel 5 in een voor de verkeersslachtoffers gunstige zin. Een analoge regeling geldt als de schade toe te schrijven is aan een daad van een derde waarvoor de gelaedeerde aansprakelijk is (art. 5.2).

In de tekst van de Conventie zoekt men tevergeefs naar de klassieke exoneratiegronden van de meeste Westeuropese wetten (1). De objectieve aansprakelijkheid ten laste van de houder is dus vrij scherp : ze kan niet worden afgeschud door te wijzen op het onvoorzienbaar of onvermijdbaar karakter van de gebeurtenis noch op toeval of overmacht, maar wel verminderd en zelfs opgeheven bij schuld van de gelaedeerde, al is die dan wel restrictief te interpreteren.

Wel zijn een aantal gevallen vermeld waar de bijzondere aansprakelijkheid door de houder van een motorrijtuig niet wordt opgelopen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de schade toegebracht aan dit rijtuig zelf en/of aan de erdoor vervoerde goederen, behalve de persoonlijke bagage van de vervoerde persoon (art. 10.1). Over de draagwijdte van deze bepaling mag geen misverstand bestaan : ze regelt de verhouding tussen de houder en de eigenaar van het voertuig of van de vervoerde goederen (als beide hoedanigheden niet samenvallen), voor de gevallen waarin schade berokkend werd aan het voertuig zelf en/of aan de vervoerde goederen. In deze verhouding - maar natuurlijk niet in die tussen de eigenaar en de houders van andere motorrijtuigen - wordt de toepassing van de Conventie dus uitgeschakeld : het ten gronde liggend risicobeginsel mag volgens het comité niet spelen voor de schade aan het motorrijtuig zelf, dat immers dit risico zelf creëert (2).

(1) Hierover : J. MERTENS de WILMARS, op. cit., kol. 732.

(2) Rapport explicatif..., nr. 36, blz. 20.

Evenmin gedekt is de schade veroorzaakt door een motorrijtuig dat op het ogenblik van het ongeval voor andere dan vervoerdoeleinden gebruikt werd, kern- en oorlogsschade en schade uit natuurrampen (art. 11.1).

69 Verzekering van verkeersschade

De verzekering van verkeersschade is in de Conventie slechts zijdelings in een aanbeveling behandeld : de staten wordt aanbevolen de nodige maatregelen te treffen om de aansprakelijkheid, zoals hiervoor beschreven, te laten verzekeren overeenkomstig de in 1959 afgesloten Conventie inzake de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen (1).

70 Materies overgelaten aan de wetgevers van de verdragsluitende staten

De Conventie strekt niet verder dan tot het vastleggen van de hoofdlijnen van een stelsel van verkeersaansprakelijkheid waarnaar de verdragsluitende staten zich te voegen hadden. Een aantal kwesties werden dan ook niet aangeraakt maar volledig overgelaten aan de verscheidene wetgevers. Andere punten, soms van groot belang, werden wel geregeld, terwijl nochtans aan de verdragsluitende staten de mogelijkheid werd gelaten tot afwijking, meestal in een door de Conventie aangegeven zin.

De belangrijkste en tegelijk meest enigmatische afwijkingsmogelijkheid is vervat in artikel 13, dat vermeldt dat geen afbreuk wordt gedaan aan het recht van de staten om regels in te voeren die voor de gelaedeerden gunstiger zijn dan degene vervat in de Conventie, behalve wat de onderlinge verhouding tussen aansprakelijke houders betreft. Hoeveel daarbij gegaan mag worden, is nergens (ook niet in het toelichtend verslag) gepreciseerd (2). Het is dus denkbaar dat een staat een van de Conventie grondig afwijkend verkeersongevallenrecht ontwerpt (zover niet geraakt wordt aan de verhouding tussen de houders),

(1) Resolutie (73) 8, aangenomen door het Ministercomité op 22 maart 1973.

(2) Rapport explicatif..., nr. 52, blz. 25.

mits kan aangetoond worden dat de belangen van de verkeersslachtoffers beter gediend worden - wat de door artikel 13 zeer soepel gestelde voorwaarde is.

Het tweede lid van artikel 4 laat aan de staten over een "rechtstreekse aansprakelijkheid van een verzekeraar" in de plaats te stellen van de aansprakelijkheid van de houder, zonder dat de gelaedeerden daarvan nadeel mogen ondervinden (1). Deze bepaling wil tegemoetkomen aan het verkeersschade-recht van Noorwegen en Finland, waar niet meer een enkeling maar diens verzekeraar rechtstreeks door het slachtoffer kan worden aangesproken. Nu reeds weze benadrukt, dat deze afwijkingsmogelijkheid niet toelaat aan het aansprakelijkheidsregime van de Conventie het karakter te verlenen van een rechtstreekse verzekering, in de zin die daaraan verder wordt gegeven : de Conventie kent, zoals uit de in randnummer 69 vermelde aanbeveling blijkt, alleen een aansprakelijkheidsverzekering, die weliswaar zoveel mogelijk naar de noden van het slachtoffer wordt omgebogen.

Belangrijk is verder, dat de Conventie zich beperkt tot het aangeven van de gevallen van aansprakelijkheid, en het volledig aan de verdragsluitende staten overlaat te bepalen welke de aard, de vorm en de omvang zal zijn van de schadeloosstelling die in die gevallen zal worden toegekend (art. 12).

Het lijkt wel de bedoeling te zijn persoons- en zaakschade gelijk te behandelen. Aan België werd in een bijvoegsel uitdrukkelijk toegestaan, voor een periode van hoogstens drie jaar, zaakschade uit het toepassingsgebied van de Conventie te sluiten (2).

Verder kunnen de verdragsluitende staten ondermeer de toepassing van de Conventie beperken tot ongevallen overkomen op de weg of op openbare plaatsen; andere bewijsmiddelen aanvaarden wat het bewijs van het houderschap betreft; met de houder gelijkstellen, degene op

(1) Rapport explicatif..., nr. 20, blz. 15.

(2) Over de bedoeling van ons land bij het vragen van deze afwijking : H. FAVRE, op. cit., blz. 272-273.

wie voor het ongeval een foutloze aansprakelijkheid rust; een solidariteit voorzien bij schade geleden door meerdere houders; de houders van nagenoeg ongevaarlijke motorrijtuigen (zoals lichte motorfietsen) uitsluiten; analoge regels toepassen op schade veroorzaakt door het gebruik van andere vervoermiddelen; voorschrijven dat de houder van een motorrijtuig niet aansprakelijk zal zijn voor schade die door de bestuurder wordt geleden (indien beide hoedanigheden niet samenvallen). Deze laatste afwijkingsmogelijkheid is te verklaren door het feit dat in het comité geen overeenstemming kon worden bereikt tussen het standpunt dat in deze situatie geen vergoedingsaanspraken moeten worden verleend aan de bestuurder (die toch de schadeverwekker is), "wil de aansprakelijkheidsverzekering niet definitief overgaan in een ongevallenverzekering", en het standpunt dat, indien de algemene uitsluiting wordt opgenomen, de beroepschauffeurs zonder voldoende bescherming worden gelaten.

De verdragsluitende staten moeten ook het lot regelen van vorderingen ingesteld door of tegen andere personen dan houders en de weerslag bepalen op de vergoedingsaanspraken van het feit dat de gelaedeerde het risico heeft aanvaard (door bijvoorbeeld met een klaarblijkelijk dronken bestuurder mee te rijden).

§ 4. Eindevaluatie : grenzen van de oplossing door objectivering

71 Uitgangspunt van de aansprakelijkheidsformule laat deel van de verkeersschade ongedekt

Het streven naar verruiming van de vergoedingsgrondslag in het verkeer is in West-Europa traditioneel vertolkt in het licht van de aansprakelijkheid met haar individualistisch uitgangspunt - recht te doen we dervaren tussen enkelingen -, zodat de oplossing eenzijdig gezocht wordt in het aanbrengen

van uitzonderingen op de regel dat de schade blijft liggen waar ze valt (the loss rests where it falls; wem es trift, dem trift es), eerder dan in het veranderen van de regel zelf door het aannemen van een tegenovergesteld uitgangspunt. Alleen worden de uitzonderingen talrijker, naarmate men zich begeeft van een stelsel van zuivere schuldaansprakelijkheid, over een regime van loutere omkering van de bewijslast, naar een stelsel dat de last in nagenoeg alle omstandigheden op de gemotoriseerde verkeersdeelnemer legt, en deze tot het afsluiten van een aansprakelijkheidsverzekering verplicht. Al benadert een vergoedingsstelsel naar dit laatste model de oplossing van spreiding van de verkeersschade via verzekering, dan blijft gelden dat deze spreiding alleen kan verlopen langs een enkeling (bestuurder, houder, eigenaar van een motorrijtuig), die volgens een of ander voorschrift aansprakelijk wordt gesteld en w^el^{ns} aansprakelijkheid wordt verzekerd. En al mag door de "decontractualisatie" van de verzekering ten voordele van de gelaedeerde de figuur van de schadeverwekker vervagen, dan blijft het slachtoffer onbeschermd als de ongevalsomstandigheden niet op een aansprakelijke wijzen en wordt het in de andere gevallen steeds in verbinding gesteld met een verzekeraar die niet zijn eigen verzekeraar maar die van een "tegenpartij" is. Aansprakelijkheid, zelf tot het uiterste geobjectiveerd en gecollectiveerd, laat dus steeds een deel van de verkeersschade onverzekerd en leidt, wat het ander deel betreft, hoogstens tot onrechtstreekse verzekering.

Omdat deze twee reeksen van bezwaren (het niet en het slechts onrechtstreeks verzekerd zijn van verkeersschade) inherent zijn aan elk aansprakelijkheidsmodel, is sinds een tiental jaren de aandacht bij het formuleren van hervormingsvoorstellen gegaan naar oplossingen die het aansprakelijkheidsverband overstijgen en de verkeersslachtoffers niet langer in verbinding stellen met een schadeverwekker maar rechtstreeks met een verzekering die door henzelf of door anderen in hun voordeel is aangegaan, en waarvan zij de rechtstreekse beneficianten zijn.

Dit zoeken naar oplossingen buiten ieder aansprakelijkheidsverband, dat opnieuw veel vormen kan aannemen, vormt het onderwerp van de volgende hoofdstukken.

HOOFDSTUK III : HET (NOORDAMERIKAANS) MODEL VAN DE BASIC
PROTECTION PLANS

72 In het algemeen : indeling van het hoofdstuk

Het derde model van verkeerschaderecht is niet alleen veel recenter dan de twee vorige, maar verschilt er ook grondig van omdat het de oplossing van het verkeersongevallenvraagstuk ditmaal buiten elk aansprakelijkheidsverband zoekt in een rechtstreekse verzekering ten voordele van de verkeersslachtoffers, waarbij de verzekeringsprestaties nagenoeg volledig los van de schuldvraag worden verleend. Vandaar het beginsel van een first-party no-fault automobile insurance, ter vervanging van de foutaansprakelijkheid en de daarop gebaseerde onrechtstreekse (third party) verzekering. Zoals ook met de objectieve aansprakelijkheid het geval was, wijst deze formule niet op een bepaalde techniek maar eerder op een algemeen beginsel waaraan op verschillende wijzen gestalte kan worden gegeven; van de no-fault verzekeringen die in de laatste vijftien jaar (in groten getale) voorgesteld of (in slechts enkele landen) ingevoerd werden zijn er geen twee volledig aan elkaar gelijk. Wel is het mogelijk drie grote groepen ("modellen") te onderscheiden, die in dit en de twee volgende hoofdstukken achtereenvolgens behandeld worden.

Voor het eerste model (dat in dit hoofdstuk aan de beurt komt) zijn de sedert 1971 in de helft van de Verenigde Staten van Amerika ingevoerde no-fault wetten representatief, al golden reeds sedert 1946 in de Canadese provincie Saskatchewan en sedert 1969 in Portorico en British Columbia analoge regelingen, en was, dichterbij ons, in 1962 in Polen een wet ingevoerd die van dezelfde beginselen uitging. Toch ligt de klemtoon in wat volgt op de no-fault wetten in de V.S.A., niet alleen omdat ze het meest slachtoffers aanbelangen, maar ook omdat aan de codificatie een (weliswaar vrij korte) periode van intense voorbereiding is voorafgegaan, waarbij een groot aantal aspecten van de optie "foutaansprakelijkheid of rechtstreekse ongevallenverzekering ten gunste van de slachtoffers" - misschien minder op het vlak van de theoretische verdiensten dan op dat van de praktische repercussies - het voorwerp uitmaakten van debatten die, ditmaal niet over de hoofden van de

verkeersslachtoffers heen, door rechtstheoretici, professoren, advocaten, magistraten en verzekeringsdeskundigen werden gevoerd.

Om de Amerikaanse no-fault wetten volledig te begrijpen moet men ze zien als een rechtstreeks en pragmatisch antwoord op de concrete noden die het daarvoor bestaande stelsel kenmerkten en zowel verband hielden met de bijzonder zware kostenlast en het archaïsch uitgangspunt van het aansprakelijkheidsstelsel als met de onvolgroeidheid van de sociale verzekeringen en met storende hiaten in de rechtsbedeling (§ 1). Tegen die achtergrond namen in 1965 de professoren KEETON en O'CONNELL de hoofdlijnen over van vroeger gedane maar mislukte hervormingsvoorstellen en ontwierpen ze een stelsel dat, in beginsel zonder aan de foutaansprakelijkheid afbreuk te doen, alle verkeersslachtoffers ongeacht de ongevalsomstandigheden aanspraak wilde geven op een basisbescherming (een basic protection) (§ 2). Stelsels naar dat model zijn thans in een vijftientigtal staten in voege : nadat Massachussetts in 1971 als eerste de stap had gezet, beleefde men in steeds meer staten een vloed van verkeersongevallenwetten, die, zonder onderling volledig overeen te stemmen toch gestalte gaven aan gelijkaardige beginselen (§ 3), in afwachting wellicht dat ondermeer ten gevolge van bemoeiingen van de federale wetgever een grotendeels geüniformiseerd stelsel voor het ganse grondgebied zal gelden.

Aan het einde van het hoofdstuk moet duidelijk worden, dat voor de toekomst van de no-fault wetgeving een accentverschuiving te verwachten is. Tot dusver draagt ze overwegend de kenmerken van een pragmatisch (eerder dan systematisch) antwoord op concrete noden die meer te zien hadden met de slechte werking op bepaalde punten dan met het uitgangspunt van de foutaansprakelijkheid (§ 4). Gelet op de eerste ervaringen in staten met een no-fault wet is de kans groot dat men ook in de V.S.A. zal genoopt worden tot een ondubbelzinnige uitspraak over de intrinsieke waarde in het verkeer van foutbeschouwingen - een kwestie waaraan de discussie aldaar grotendeels is voorbijgegaan in haar begrijpelijke haast verkeersslachtoffers in elk

geval een basisbescherming te geven. Wordt dit vooruitzicht bevestigd, dan wordt de kloof versmald tussen dit model en degene, die in de volgende hoofdstukken aan de orde komen.

§ 1. Aanleiding tot de no-fault verzekeringswetten

A. Ontoereikende slachtofferbescherming onder het aansprakelijkheidsstelsel

73 Ontoereikendheid van de traditionele vergoedingsmechanismen. The Injury Industry

Niet de vloed van no-fault wetten sedert 1971, wel het feit dat deze wetten zolang op zich lieten wachten moet de verwondering wekken van wie kennis neemt van de gebreken van de traditionele vergoedingsmechanismen die voordien bestonden. Bij nader toezien bleek de toestand van de verkeersslachtoffers vrij paradoxaal. Enerzijds bleef een abnormaal hoog aantal onvergoed, omdat de aansprakelijkheid op een enge basis was blijven rusten, het afsluiten van een aansprakelijkheidsverzekering niet wettelijk was opgelegd en de sociale zekerheid niet tot volle wasdom was gekomen en dus de lekken niet kon dichten. Maar anderzijds kon de toepassing van de aansprakelijkheid in gevallen waar ze wel tussenkwam van die aard zijn dat niet alleen het behendig slachtoffer maar ook zijn advocaten of de verzekeraars zich aan het ongeval konden verrijken : allerlei excessen hadden aanleiding gegeven tot een injury industry, waarbij, naar de woorden van O'CONNELL, "being in a traffic accident, in addition to causing one a lot of misery, can be worth a lot of money" (1) : gevallen van schrijnende ondervergoeding en van schromelijke oververgoeding bestonden naast elkaar.

(1) J. O'CONNELL, "The Injury Industry and the Remedy of No-Fault Insurance", in Tort Law, No-Fault and Beyond, New-York, 1975, blz. 134. "The consequence of all the troubles concerning fault and damages is that an automobile accident claim is often a spectacular gamble. Maybe you'll get nothing, maybe you'll get something but only a fraction of your loss and maybe you'll hit the jackpot" (Protection for the Traffic Victim : the Keeton-O'Connell Plan and Its Critics, Ann Arbor, 1968, blz. 41).

Hieronder wordt uitgeweid over enkele van de meest specifieke bezwaren tegen het voorheen bestaande recht. Bij de bespreking van de no-fault wetten moet dan blijken dat deze uitdrukkelijk ontworpen werden als een rechtstreeks antwoord op bezwaren die de Amerikaanse situatie van vóór 1971 eigen waren. Deze vaststelling kan belangrijk zijn voor de vraag, of het wenselijk is het Amerikaanse voorbeeld tot andere rechtsstelsels uit te breiden.

74 Eerste punt van kritiek : de zware kostenlast van het aansprakelijkheidsstelsel

De beslissende stoot tot de hervorming in de zeventiger jaren werd gegeven door de bijzonder zware kostenlast van het aansprakelijkheidsstelsel. Een grondig sociaal-economisch onderzoek, waaraan grote ruchtbaarheid was gegeven, had de ruim verspreide mening bevestigd dat de helft van de verzekeringspremie aan het functioneren van het stelsel bleef kleven en de slachtoffers zich met hooguit de andere helft tevreden moesten stellen : per dollar die betaald werd voor vergoeding van verkeersschade ging 33 cent naar de verzekeringsmaatschappijen en hun agenten voor beheers- en werkingskosten en 23 cent naar de advocaten van het slachtoffer. De overblijvende 44 cent bereikten wel hun bestemming, al kwam de verdeling in het geheel niet tegemoet aan de reële behoeften : 8 cent diende als vergoeding voor economische schadeposten die reeds door andere vergoedingsmechanismen waren gedekt, 21,5 cent werd besteed als vergoeding voor extrapatrimoniale schade en 14,5 cent moest volstaan om de meest dringende nood, die aan vergoeding van elders niet gedekte patrimoniale schade, te verhelpen (1).

(1) A. CONARD, "The Economic Treatment of Automobile Injuries", in Mich. L. Rev., 1964, blz. 285-290; een andere studie berekende in absolute cijfers de verhouding tussen de kosten van het stelsel (3.768 miljoen \$) en de prestaties ervan (3.512 miljoen \$) (D.O.T., Automobile Insurance and Compensation Study, Motor Vehicle Crash Losses and Their Compensation in the U.S., Washington, 1970, blz. 31-52); Automobile Insurance ... For Whose Benefit? (A Report to Governor Nelson A. Rockefeller), New York, 1970, blz. 34.

Opvallend in de zoëven aangegeven cijfers is het ruime aandeel van de advocatenhonoraria. Vrij algemeen werd door de advocaten die de slachtoffers verdedigden (minder door hen die voor verzekeringsmaatschappijen optraden) voor de berekening ervan het stelsel van contingent fees toegepast, waarbij op voorhand tussen de advocaat en zijn cliënt wordt overeengekomen dat de eerste indien de zaak werd gewonnen - maar alleen dan - als honorarium een fors bedrag zou opstrijken dat doorgaans werd uitgedrukt als een percentage van de voor de cliënt gewonnen bedragen. Dit stelsel gaf de advocaat een onmiddellijk belang bij het winnen van de zaak en vormde een spoorslag om de belangen van de cliënten te behartigen, ook van de minst begoeden. Toch vertoonde de band die gelegd werd tussen het winnen (of regelen) van een zaak en het gehonoreerd worden een aantal schaduwzijden, vooral op het domein van de verkeersongevallen : ze leidde tot het najagen van cliënten op allerlei wijzen (men denke aan de zogenaamde ambulance chasing), tot het selecteren door de meest ervaren advocaten van de slachtoffers, waarbij een groot aantal werden afgewezen zodat de aandacht kan worden toegespitst op de meest lucratieve en minst risico's biedende gevallen, waar de fout van de schadeverwekker vaststaat en deze daarenboven verzekerd is. De neiging van sommige advocaten om hun honoraria op te drijven door het bedrag van de schadeloosstelling op te schroeven - vooral door beïnvloeding van de jury op het vlak van de extrapatrimoniale schadeloosstelling - leidde soms tot het toekennen van buitensporige bedragen en was dus medeverantwoordelijk voor de stijging van de verzekeringspremie en meteen voor het steeds onverzekerd blijven van een aanzienlijk aantal bestuurders (1).

(1) Voor getuigenissen : For the Plaintiff; Lawyers Specializing in Personal-Injury Suits find Business is Good, en : For the Defense; Keeping Verdicts Low in Personal Injury Suits takes Specialized Skills, beide in Tort Law, No-Fault and Beyond, blz. 158-169; voor een verdediging : J.D. FUCHSBERG, "Lawyers View Proposed Changes", in Un. ILL. L.F., 1967, blz. 568.

Belangrijk is verder, dat het percentage waarin de contingent fee werd uitgedrukt zeer hoog was komen te liggen : over het ganse land berekend, zou het gemiddeld een vierde tot een derde van de gewonnen sommen bedragen (1).

Vast staat - en dit is belangrijk voor wat volgt - dat het stelsel van contingent fees, toegepast op verkeersongevallen, de advocatuur in haar geheel een aanzienlijk inkomen leverde. Volgens een studie, ondernomen in de staat Illinois zou globaal meer geld besteed worden aan bijstand en vertegenwoordiging in rechte dan aan geneeskundige verzorging. Betwistingen over persoonlijke ongevallen (vooral arbeids- en verkeersongevallen, ongevallen met defecteuse producten en ongevallen door verkeerde geneeskundige behandeling) leverden, naar zeggen van O'CONNELL, voor ongeveer een derde van de advocaten het leeuwenaandeel van hun inkomen, ~~voor de helft zelfs hun volledig inkomen~~ (2).

75 Tweede punt van kritiek : de omslachtigheid van de procedure en de lange wachttijden

De omslachtigheid van de procedure, grotendeels te wijten aan het feit dat de verkeerszaken voor een jury dienden gebracht, leidde verder tot een overbelasting van de rechtbanken en dus tot lange wachttijden. In de jaren vóór de wetshervorming waren deze opgelopen tot gemiddeld zestien maanden, maar waren voor de ernstige gevallen wachttijden van meerdere jaren geen zeldzaamheid (3).

Omdat de tijd meestal eenzijdig speelde in het voordeel van de verzekeringsmaatschappijen en in het nadeel van de slachtoffers, was deze justice gap bron van onrechtvaardigheid.

(1) R. FRANKLIN e.a., "Accidents Money and the Law : A Study of the Economics of Personal Injury Litigation", in Cal. L. Rev., 1961, blz. 21; A. CONARD, op. cit., blz. 289-291.

(2) J. O'CONNELL, op. cit., blz. 131.

(3) D.O.T., Automobile Insurance and Compensation Study..., blz. 180; dit zou 10 maal trager zijn dan de rechtstreekse privé-verzekeringen en 40 maal dan de sociale verzekeringen (Automobile Insurance ... For Whose Benefit ?, blz. 19).

Bij ontstentenis van eigen verzekering of van sociale voorzieningen was de gelaedeerde vaak blootgesteld aan pogingen van de kant van de tegenpartij om tegen betaling van een te laag kapitaal van verdere aanspraken afstand te doen en dus een zekere boven een aleatoire vergoeding te verkiezen (1). Dergelijke regelingen tussen partijen waren in de praktijk zeer belangrijk : de zaken die de processuele fase bereikten waren dus niet meer dan de top van een ijsberg, waarvan de basis gevormd werd door akkoorden die vaak afgedwongen werden op grond van een ongelijke financiële weerbaarheid : "The adjustment of claims is not a decision-making-process, where a disinterested ^{third} party, with power to impose its decisions on the two ^{other}, finds the facts, interprets the law and thereupon decides who is right and how much is owed. Rather it is a bargaining process in which each of two antagonists tries to get an advantageous agreement out of the other" (2).

Op de rechtzittingen zelf klonken minder juridische dan technische en medische argumenten, die dan nog, gezien de uitspraak meestal door een jury werd geveld, door de partijen met gevoelsgeladen beschouwingen werden aangevuld. Ondermeer tengevolge van overdrijving, verdraaiing van de feiten en manipulaties met het inzicht medelijden te wekken lag het moreel gehalte van de zittingen niet erg hoog, wat in een New Yorks rapport aldus werd verwoord : "In general, the highly abstract standard of liability called 'fault' and the indeterminate measure of damages called 'general damages' or 'pain and suffering' offer rich rewards to the claimant who will lie, the attorney who will inflame, the adjuster who will chisel and the insurance company which will stall or intimidate" (3).

-
- (1) Een bijzondere treffende illustratie vindt men in : J. O'CONNELL, Ending Insult to Injury. No Fault Insurance for Products and Services, Urbana, Chicago, Londen, 1975, blz. 2.
- (2) Automobile Insurance ... For Whose Benefit ?, blz. 24; voor cijfers : A. CONARD, op. cit., blz. 285.
- (3) Automobile Insurance ... For Whose Benefit ?, blz. 38.

76 Derde punt van kritiek : het weren van elke vorm van strict liability

De verkeersaansprakelijkheid was niet alleen in haar toepassing kostelijk, omslachtig en discriminerend, maar tevens in haar beginselen door de eisen van het modern verkeer voorbijgestreefd. Toch was de discussie in de Verenigde Staten tot in de zestiger jaren meer geconcentreerd geweest op de zoëven genoemde pijnpunten dan, meer algemeen, op de rol van de fout als verdeelsleutel voor de verkeersschade, ook toen op andere domeinen de schuldaansprakelijkheid door een strict liability werd vervangen (1). En nochtans speelde de foutaansprakelijkheid van de common law in een dubbele richting in het nadeel van het slachtoffer : enerzijds droeg hij de volledige bewijslast, en anderzijds volstond zelfs de geringste fout van zijnentwege om zijn aanspraken uit te doven, aangezien de klassieke opvatting van de common law - die slechts laattijdig in een zestal staten werd prijsgegeven - geen verdeling van de aansprakelijkheid kende (2).

77 Vierde punt van kritiek : onvolgroeidheid van de aansprakelijkheids- en sociale verzekeringen

Bezwarend bij dit alles was, dat de veroordeling van de automobilist nog geen zekerheid bood van effectieve vergoeding. Het afsluiten van een aansprakelijkheidsverzekering was slechts in drie staten verplicht gesteld - en dan nog met een reeks uitzonderingen en beperkingen en tegen ontoereikende bedragen - en de niet-verzekerde categorie (die op 10 tot 15 % van de gemotoriseerde verkeersdeelnemers werd geschat) bleek dikwijls tegelijk de gevaarlijkste te zijn. Wel

(1) Deze vaststelling is o.m. door A.R. BLOEMBERGEN gemaakt (Naar een nieuw ongevallenrecht, Deventer, 1965, blz. 38); zie nochtans ook : J. FLEMING, "Liability Insurance and Risk Pooling in the Field of Injury Compensation", in Legal Thoughts in the U.S.A. under Contemporary Pressures, Brussel, 1970, blz. 183-201.

(2) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection for the Traffic Victim, Boston, Toronto, 1965, blz. 25.

waren in alle staten zogenaamde financial responsibility of security responsibility laws uitgevaardigd die bedoeld waren een bescherming te verlenen die evenwaardig was aan die van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering zonder de constitutionele en uit hoofde van de individuele vrijheid daar tegen aangevoerde bezwaren te ontmoeten. Toch waren deze wetten niet veel meer dan lapmiddelen : ze strekten ertoe het rijbewijs te ontnemen aan wie niet in staat was de schade te vergoeden waartoe hij wegens het veroorzaken van een autoöngeval was veroordeeld, behalve als hij het bewijs kon leveren dat hij de slachtoffers van latere ongevallen (of van het eerste ongeval zelf) wel zou kunnen vergoeden (1).

Vanzelfsprekend fungeerden naast de aansprakelijkheid ook andere vergoedingsbronnen - waarop naar schatting 90 % van de slachtoffers mochten rekenen (2) - maar deze volstonden niet om de lekken in het aansprakelijkheidsstelsel te dichten : enerzijds waren de sociale verzekeringen (sick pay, Blue Cross) inzake letselschade niet tot volle wasdom gekomen, en anderzijds was de combinatie van sociale en eigen verzekeringsvoorzieningen met de aansprakelijkheid niet optimaal geregeld door de collateral source rule, die een onbeperkte cumulatie van beide reeksen van prestaties voorschreef (3).

B. Mislukte pogingen tot hervorming

78 Een eerste hervormingsvoorstel : het "Columbia Plan" (1932)

Vóór de dertiger jaren belette een diepe verknochtheid aan de foutaansprakelijkheid dat het verkeersongevallenvraagstuk an-

- (1) A.A. EHRENZWEIG, "Full Aid" Insurance for the Traffic Victim. A Voluntary Compensation Plan, Berkeley, Los Angeles, 1954, blz. 9-10.
- (2) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, "Basic Protection Automobile Insurance", in Un. ILL. L.F., 1967, blz. 405 en 429-433.
- (3) Over het gemis aan coördinatie : Automobile Insurance ... For Whose Benefit ?, blz. 30-32; over de collateral source rule : J. FLEMING, "The Collateral Source Rule and Loss Allocation in Tort Law", in Cal. L. Rev., 1966, blz. 1478-1549.

ders dan in traditionele termen werd gesteld (1). Toch was in de klassieke aansprakelijkheidsopvatting reeds een eerste bres geslagen door de arbeidsongevallenwetten die geleidelijk over het ganse grondgebied werden uitgevaardigd. Toen deze evolutie was voltooid, werd door sommigen de vraag gesteld of dezelfde lijn niet moest worden doorgetrokken tot verkeersongevallen. In 1932, toen met het succes van het Ford T model de verkeersdrukke in de stedelijke agglomeraties reeds te vergelijken was met die op de hedendaagse Europese wegen - werd deze gedachte voor het eerst geconcretiseerd in het Columbia Plan, dat het recht over verkeersschadevergoeding in dezelfde banen wilde leiden als intussen in steeds meer Westeuropese staten was gebeurd (2).

Door een in de Columbia universiteit gevormd comité werd voorgesteld in de wet twee nieuwe beginselen in te schrijven : vooreerst moest op de eigenaar van een motorrijtuig, los van foutoverwegingen, een objectieve doch gelimiteerde aansprakelijkheid rusten voor letsel- of overlijdensschade die veroorzaakt werd door het gebruik van het voertuig; verder moest de eigenaar verplicht worden deze aansprakelijkheid te verzekeren. Voor het overige werd door het plan een zo groot mogelijke analogie met de arbeidsongevallenregeling voorgestaan : de vergoeding zou op dezelfde manier berekend worden en de verzekering zou in elke staat het model (privé of sociaal) van de arbeidsongevallenverzekering volgen.

Werd in een aantal staten de invoering van het plan overwogen, dan haalde de tegenstand vanwege de verzekeraars en de verenigingen van advocaten toch de bovenhand.

79 1950-1963 : Heterogene voorstellen zonder succes

In de daarop volgende decennia verdween het verkeersongevallenvraagstuk uit de actualiteit. De belangstelling van de overheid werd door andere problemen opgeëist en velen leken zelfs de berustende houding van CORSTVET te hebben aangenomen,

(1) Men leze hierover : F. JAMES, "Analysis of the Origin and Development of the Negligence Actions", in Tort Law, No-Fault and Beyond, blz. 49.

(2) Comm. : F. GRAD, "Recent Developments in Automobile Accident Compensation", in Cal. L. Rev., 1950, blz. 318.

die in 1936 schreef "That a price is to be paid for physical progress as represented by the automobile and that some of the price is in human costs" (1). Toch werd in die jaren het pad voor latere hervormingen verder geëffend, al werd over de verkeersongevallenvergoeding weinig uitdrukkelijk gesproken. Op andere gebieden evolueerde de aansprakelijkheid inderdaad verder in de zin van een objectivering : de produktenaansprakelijkheid kreeg een nieuwe en ruimere basis, de strict liability werd door de rechtbanken op steeds meer gevaarlijke activiteiten toegepast en bepaalde typen van ongevallen (vliegtuigen, kern-energie) kregen een afzonderlijk statuut (2). Pas rond 1950 werd weer openlijk gesproken over een crisis in de ongevallenvergoeding. Opnieuw lagen maatschappelijke veranderingen aan de basis : in het Amerika van na de tweede wereldoorlog werden veel aspecten van de menselijke bedrijvigheid (industrie, shopping, ontspanning) uit het centrum van de steden verlegd naar de periferie, hetgeen - met de aanschaffing van tweede wagens - een belangrijke toename van de verkeersdruk tot gevolg had (3).

In een merkwaardig voorstel van EHRENZWEIG (1954) werd een lotsverbetering van de verkeersslachtoffers nagestreefd door hun recht te geven op verzekeringsprestaties, die op forfaitaire basis werden berekend (maar extrapatrimoniale noch zaakschade dekten) en die uitbetaald zouden worden zonder dat een fout diende bewezen. Het aangaan van deze verzekering (die uitgevoerd moest worden door private maatschappijen) zou niet verplicht zijn; wel waren een reeks maatregelen voorzien die onrechtstreeks een druk op de automobilisten moesten uitoefenen : de wet zou uitdrukkelijk voorschrijven dat wie een dergelijke full aid insurance had afgesloten, bevrijd werd van zijn aansprakelijkheid voor

-
- (1) E. CORSTVET, "The Uncompensated Accident and its Consequences", in Law Cont. Probl., 1936, blz. 475; zie nochtans : R.M. NIXON, "Changing Rules of Liability in Automobile Accident Litigation", in Law Cont. Probl., 1936, blz. 476-490.
 - (2) F. JAMES, "Liability, Insurance and Risk Pooling in the Field of Injury Compensation", in Legal Thoughts in the U.S.A. under Contemporary Pressures, Brussel, 1970, blz. 189-190.
 - (3) S.H. HOFSTADTER en R. PESNER, "A National Compensation Plan of Automobile Accident Cases", in Ass. Bar C.N.J., 1967, blz. 615.

ordinary, niet voor criminal negligence in autoöngevallen, terwijl door het uitschakelen van een aantal kosten de premie lager zou liggen dan van een gewone aansprakelijkheidsverzekering (1). Nadelen van EHRENZWEIG's project waren zijn onverplicht karakter en vooral het onderscheid tussen ordinary en criminal negligence, dat moeilijk te maken was en nochtans moest uitmaken of het slachtoffer al dan niet vrij lage forfaitaire verzekeringsprestaties kon aanvullen door het instellen van een gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsvordering.

Een aantal van deze bezwaren zijn weggenomen door een voorstel dat vier jaar later door GREEN is uitgewerkt (2). Het voorzag in een verplichte verzekering tot dekking van de schade die door het gebruik van een motorrijtuig aan personen of goederen was toegebracht en waarvan de prestaties steeds de plaats zouden innemen van de gemeenrechtelijke schadeloosstelling, hoe zwaar de fout van de bestuurder ook was geweest. Belangrijk is vooral dat de schade in beginsel berekend werd zoals naar aansprakelijkheidsrecht, maar met uitsluiting van extrapatrimoniale schade en zowel naar boven als naar onder aan begrenzingen onderworpen. Ondanks een gunstig onthaal in de publieke opinie, werd aan het plan geen verder gevolg gegeven.

Hetzelfde lot was een origineel voorstel van de hand van MORRIS en PAUL beschoren tot invoering van een "Supplementary compensation in economic disaster cases" (1962) (3). Deze auteurs wilden de foutaansprakelijkheid handhaven maar het voornaamste euvel ervan (het dikwijls onvergoed en meestal ondervergoed blijven van de ernstige schadegevallen) oplossen door voor deze ongevallen een supplementaire verplichte verzekering te voorzien die los van de schuldvraag tussenkwam ten voordele van ernstig gewonde slachtoffers of hun nabestaanden, voorzover de uitkeringen van andere bronnen (zoals aansprakelijkheid, Blue Cross en sick pay) te kort waren geschoten. Daartoe diende een fonds opgericht, dat ofwel door heffingen op de benzine ofwel door voorafnamen op de aansprakelijkheidsverzekeringspremies werd gestijfd en dat uitkeringen verschaftte aan slachtoffers wier elders onvergoede onkosten of loonverlies meer bedroegen dan 800 \$.

Een ander voorstel werd in 1963 in Ontario geformuleerd door een Select Committee on Automobile Insurance : wie een aansprakelijkheidsverzekering afsloot zou tegelijk een

-
- (1) A.A. EHRENZWEIG, "Full Aid" Insurance for the Traffic Victim, A Voluntary Compensation Plan, Berkeley en Los Angeles, 1954, inz. blz. 30-39.
 - (2) Hierover : R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 159-165.
 - (3) C. MORRIS en J. PAUL, "The Financial Impact of Automobile Accidents", in Un. Pa. L. Rev., 1962, blz. 913-933.

verzekering moeten aangaan die aan de slachtoffers los van de aansprakelijkheidskwestie zekere (al bij al vrij lage) prestaties verschafte (1). In het nadeel van het voorstel werkte dat de aansprakelijkheidsverzekering in Ontario niet verplicht was en de nieuwsoortige verzekering dus evenmin.

Liep geen enkel van deze voorstellen op een wetswijziging uit, dan mag hun toch de verdienste niet worden ontzegd de aandacht op het verkeersongevallenvraagstuk te hebben toegespitst en de publieke opinie te hebben gewonnen voor het beginsel van een niet aan de ongevalsomstandigheden gebonden en door een verplichte verzekering gegarandeerde slachtofferbescherming, en aldus, over hun bonte verscheidenheid heen, het pad te hebben geëffend voor de latere no-fault wetten.

C. Invloed van buitenlandse voorbeelden

80 Een vroeg voorbeeld met grote aantrekkingskracht : Saskatchewan

De gedachte aan een no-fault verzekering van verkeersschade werd in de V.S.A. verder kracht bijgezet door een aantal buitenlandse voorbeelden, waarvan vooral dat van de Canadese provincie Saskatchewan een grote aantrekkingskracht uitoefende. Begin 1946 in voege getreden, heeft de Automobile Accident Insurance Act (A.A.I.A.) lange tijd gegolden als het enige voorbeeld waarnaar kon verwezen worden om de verwezenlijkbaarheid van de ideeën over de no-fault verzekering te staven. Op onze dagen bestaan andere gelijkaardige voorbeelden, zodat de A.A.I.A. als model aan belang heeft ingeboet - Saskatchewan is trouwens een weinig bevolkte en weinig gemotoriseerde provincie -, en om die reden hieronder slechts in grote lijnen wordt besproken (2).

Zonder de foutaansprakelijkheid af te schaffen maakt de A.A.I.A. (die sedert 1946 talloze malen werd gewijzigd en in haar huidige versie een zeventigtal bladzijden omvat) een ruimer gebruik van de rechtstreekse verzekering, waar-

(1) Hierover : R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 152-159.

(2) Comm. : The Saskatchewan Automobile Accident Insurance Act Explained, Regina, 1972.

van de uitvoering gedeprivatiseerd werd en toevertrouwd aan een openbare instelling.

Onder het toepassingsgebied *ratione personae* vallen allen die letselschade lijden (en hun rechtverkrijgende, na hun overlijden) ten gevolge van een ongeval veroorzaakt door het gebruik van een motorrijtuig, los van de vraag of de bestuurder of het slachtoffer een fout hebben begaan; de verzekeringsprestaties zijn nauwkeurig en op forfaitaire wijze in de wet omschreven, waarbij de meest ingewikkelde onderscheidingen worden gemaakt; voorzien zijn o.m. inkomensvervangende prestaties bij arbeidsongeschiktheid of ten voordele van de nabestaanden bij overlijden, kostendekkende prestaties die in de breedste zin (maar ten belope van een bepaald maximum) slaan op "alle kosten die uit het ongeval voortvloeien" en zelfs bepaalde uitkeringen tot dekking van extrapatrimoniale schade; de premie valt deels ten laste van de eigenaars van motorrijtuigen (gedifferentieerd volgens type en bouwjaar) en deels van de bestuurders (volgens leeftijd en ongevalsverleden) en wordt voor het overige aangevuld met een heffing op de benzine.

In dit stelsel wordt (op de zeldzame gevallen van uitsluiting na) niemand dus onvergoed gelaten, maar is de vergoeding in vele gevallen verre van volledig. Vandaar dat het ontvangen van de verzekeringsprestaties geen afbreuk doet aan het recht om een aansprakelijkheidsvordering in te stellen, met dien verstande dat de reeds ontvangen bedragen dienen afgetrokken.

Heeft het stelsel voortaan vooral een historisch belang, dan lijkt het goed te functioneren, wat met TUNC kan worden afgeleid uit het feit dat in de loop der jaren weinig of geen kritiek werd geleverd op de A.A.I.A. (1) en uit de overname in 1969 door de Canadese provincie British Columbia van een gelijksoortig stelsel (2). In elk geval wordt de doelstelling van een vlugge en "onvoorwaardelijke" vergoeding goed gediend (lichte gevallen worden binnen de twee weken vergoed, ernstige binnen de twee maanden) en is het stelsel financieel in evenwicht zonder overdreven premiedruk (3). Dit evenwicht wordt voor een

(1) A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 66.

(2) Report to the Royal Commission on Automobile Insurance and Related Matters of British Columbia, Victoria, 1967.

(3) Saskatchewan Government Insurance Office, Annual Report, 1974.

deel verklaard door het nogal laag niveau van de prestaties, en in dit verband is onlangs voorgesteld aan de verplichte minimumverzekering een verscheiden pakket van verzekeringen toe te voegen, die door de eigenaars naar eigen goeddunken kunnen worden afgesloten (1).

81 Andere voorbeelden : British Columbia, Portorico, Polen

De openbare opinie is in de V.S.A. op een zeer cruciaal ogenblik - in 1969, dus enkele jaren na de publicatie van het straks te bespreken voorstel van KEETON en O'CONNELL - beïnvloed door twee nieuwe buitenlandse wetten die aan de no-fault gedachte gestalte gaven : in de Canadese provincie British Columbia werd, zoals gezegd, (zie nr. 80), een analoge regeling als in Saskatchewan afgekondigd, en hetzelfde gebeurde in Portorico, dat met de V.S.A. op juridisch gebied traditioneel nauwe banden heeft.

Het Portoricaans Social Protection Plan schrijft een no-fault dekking voor van persoonsschade uit verkeersongevallen, met behoud van de mogelijkheid van aansprakelijkstelling voor het deel van de schade dat de wettelijke maxima van die "onvoorwaardelijke" vergoeding te boven gaat - wat vrij vaak het geval zal zijn aangezien deze maxima vrij laag liggen (al dient bij de beoordeling gelet op de lage levensstandaard van het eiland). De verzekering wordt van overheidswege uitgevoerd en is een sociale verzekering in de enge zin, waarvan de bijdragen bij wijze van belasting worden geïnd (2).

Minder bekend is dat ook in Polen sedert 1962 een regeling geldt die met de zoëven genoemde te vergelijken is. De automobilisten zijn verplicht twee verzekeringen af te sluiten : de ene is een aansprakelijkheidsverzekering naar klassiek model die instaat voor een volledige schadeloosstelling als de aan-

(1) J. GREEN, The Saskatchewan Government Insurance Program for Insuring Automobile Accidents, Philadelphia, 1969, blz. 11-12.

(2) Laws of Puerto Rico, tit. 9, XVII (1969); comm. : R. SEMERAD, "The Automobile Accident Reparations Controversy", in Albany L. Rev., 1971, blz. 478-479.

sprakelijkheid van de bestuurder is uitgemaakt; de andere is een ongevallenz verzekering die de verkeersslachtoffers helpt die deze aansprakelijkheid niet kunnen bewijzen, maar waarvan de prestaties eerder beperkt zijn : kosten voor gezondheidszorgen worden weliswaar volledig vergoed, maar bij arbeidsongeschiktheid of overlijden worden alleen vrij lage bedragen toegerekend. Deze ongevallenz verzekering wordt wel gefinancierd door premies ten laste van het gemotoriseerd verkeer, maar is door de staat beheerd en wordt beschouwd als een volwaardige tak van de sociale verzekeringen, op gelijke voet met bijvoorbeeld de arbeidsongevallenverzekering (1).

§ 2. De definitieve doorbraak van de no-fault gedachte : het "Basic Protection Plan" van KEETON en O'CONNELL

A. Het "Basic Protection Plan"

82 Inleiding

De hervormingsideeën van vóór 1965 waren vooral gekenmerkt door hun bonte verscheidenheid en bleven zonder uitzondering van succes verstoken. Aan de Amerikaanse hoogleraren KEETON en O'CONNELL komt de verdienste toe uit vroegere mislukkingen besluiten te hebben getrokken en het denken over verkeersaansprakelijkheid in de Verenigde Staten voortaan in een welbepaalde richting te hebben gestuwd. De publicatie in 1965 van hun boek "Basic Protection for the Traffic Victim" wordt algemeen beschouwd als de rechtstreekse aanleiding van de no-fault wetten die sedert 1971 in versneld tempo in steeds meer staten werden afgekondigd (2).

(1) A. SZPUNAR, "L'indemnisation des victimes des accidents de la route en droit polonais", in Rev. int. dr. comp., 1976, blz. 61-71.

(2) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection for the Traffic Victim, A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, Boston, Toronto, 1965; voorbereid in : Id., "Basic Protection, A Proposal for Improving Automobile Claims Systems", in Harv. L. Rev., 1964, blz. 329-384; en voltooid in : Id., "Basic Protection Automobile Insurance", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 400-458; eerder vulgariserend : Protection for the Traffic Victim, The Keeton-O'Connell Plan

Aan dit succes is de door de auteurs gevolgde strategie niet vreemd : hun hervormingsplan hebben ze geconcretiseerd in een 23 (later 25) punten tellende beginselverklaring en daarna verder uitgewerkt tot een omvangrijk ontwerp van "Motor Vehicle Basic Protection Insurance Act" die de materie tot in de bijzonderheden behandelt. Andere hoofdstukken van het basiswerk bevatten een kritiek op het geldend verkeersschaderecht, behandelen vroegere hervormingspogingen en de oorzaken van hun mislukking, zijn gewijd aan een grondslagenonderzoek van het ongevalrecht of weerleggen punten van kritiek waaraan de auteurs zich - en terecht - verwachten.

De gedachte van een Basic Protection (B.P.) voor verkeersslachtoffers is een mijlpaal geweest, niet alleen in de Verenigde Staten waar ze in wetten is omgezet, maar ook in Europa waar ze, ook al omwille van de theoretische beschouwingen waardoor ze werd geschraagd, op gelijke voet met het ongeveer gelijktijdig geformuleerde Tunc-project in brede kringen ingang vond als een uiting van een originele visie op de verkeersongevallenproblematiek.

Het plan vertoont naar eigen zeggen van de auteurs volgende twee hoofdkenmerken : (1)

- (a) Het stond de invoering voor van een nieuw type van motorrijtuigenverzekering, die grondig afweek van de aansprakelijkheidsverzekering die op dat ogenblik op verkeersschade werd toegepast. De twee hoofdkenmerken ervan waren, dat de verzekeringsprestaties volledig los van de schuldvraag werden toegekend (no-fault beginsel) en dat de verkeersslachtoffers zoveel mogelijk rechtstreeks met de verzekeraar in verbinding werden gesteld (first-party beginsel). Op die manier wordt een lotsverbetering van de schadelijders nagestreefd in een dubbele richting : kwantitatief

.../...

and its Critics, Ann Arbor, 1968, blz. 51-158; J. O'CONNELL, The Injury Industry and the Remedy of No-Fault Insurance, New York, Washington, Chicago, 1972; R.E. KEETON en J. O'CONNELL, After Cars Crash, The Need for Legal and Insurance Reform, Homewood, 1967.

- (1) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 403; R.E. KEETON, "The Case for No-Fault Insurance", in Tort Law, No-Fault and Beyond, New York, 1975, blz. 225; vgl. D. GUELLELMANN, op. cit., blz. 66.

door aan alle slachtoffers zonder uitzondering aanspraken te verschaffen ongeacht de omstandigheden van het autoöngeval; kwalitatief door deze vergoeding vlugger en op een minder kostelijke en meer serene wijze te laten gebeuren.

- (b) Toch moest niet het ganse veld van de verkeersschade beheerst worden door een verzekering met deze kenmerken, maar alleen het deel ervan dat vanuit sociaal oogpunt het belangrijkste was - de patrimoniale persoonsschade -, en dan nog slechts binnen zekere grenzen. Wat daarbuiten viel was niet in de basisbescherming (Basic Protection) begrepen en moest steeds het voorwerp kunnen uitmaken van een aansprakelijkheidsvordering, zoals naar toenmalig recht. De dwingende plicht de fout te bewijzen bleef dus bestaan voor zaakschade, extrapatrimoniale schade en schade aan de mens die de wettelijke maxima te boven ging.

83 Hoofddlijnen van het Basic Protection Plan : een no-fault vergoeding...

Het beginsel van de no-fault dekking speelt voor schade die veroorzaakt is naar aanleiding van het "bezitten, houden of gebruiken van een motorrijtuig". Wel moet de schade bij een ongeval zijn toegebracht, waartoe niet vereist is dat het motorrijtuig in aanraking is gekomen met het slachtoffer noch dat het in beweging was, al is een onbemand geparkeerd voertuig alleen bij een ongeval betrokken in de zin van het voorstel als het zo geparkeerd stond dat het een onredelijk risico schiep voor derden. Eens uitgemaakt dat de schade door een ongeval met een motorrijtuig is veroorzaakt, spelen de ongevalsomstandigheden voor de rest geen rol meer, en is de vraag irrelevant of een van de ongevalspartijen een fout heeft begaan; alleen opzet van het slachtoffer vormt een uitsluitingsgrond. Hebben recht op de no-fault benefits, alle personen die in deze omstandigheden schade hebben opgelopen, welke ook de hoedanigheid was waarin ze aan het verkeer deelnamen : als voetgangers, fietsers, passagiers of bestuurders van een motorrijtuig (1).

(1) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 362-364.

Dit beginsel van no-fault vergoeding slaat nochtans alleen op schade aan de m^ens (letsel- en overlijdensschade), en dan nog alleen op de patrimoniale bestanddelen ervan. Komen volgens de auteurs van het B.P.plan dus in aanmerking (1) :

- kosten gedaan voor geneeskundige verzorging, mits ze binnen de perken blijven van wat redelijkerwijs noodzakelijk is;
- inkomensschade, die kan bestaan in loonderving uit arbeidsongeschiktheid maar ook uit kosten gedaan om (bijvoorbeeld huishoudelijke) diensten in plaats van het slachtoffer door derden te laten vervullen;
- overlijdensschade, die zowel uit loonderving voor de nabestaanden als uit begrafenis kosten kan bestaan.

Het plan geeft de voorkeur aan periodieke uitkeringen (in beginsel maandelijks, naarmate de schade zich voordoet) boven een uitbetaling ineens, die alleen in bijzondere omstandigheden wordt toegestaan (2).

De B.P.-dekking mag geen lekken vertonen : vandaar dat geen motorrijtuig in het verkeer mag worden gebracht indien door de eigenaar geen zekerheid is verschaft met betrekking tot het betalen van de voorziene prestaties, wat meestal gebeurt door het voorleggen van een verzekeringspolis die door de eigenaar is afgesloten bij één van de daartoe gemachtigde private verzekeringsmaatschappijen (3).

Anders dan in Saskatchewan is de uitvoering van de no-fault verzekering dus niet gecentraliseerd in een overheidsorganisme, maar blijven zoals voorheen meerdere verzekeraars naast elkaar bestaan. Meteen wordt een regeling noodzakelijk die aanduidt welke verzekeraar door het slachtoffer moet worden aangesproken. Hier dient een onderscheid gemaakt tussen inzittende (passagiers, bestuurders) en niet-inzittende slachtoffers (voetgangers, fietsers). De eersten kunnen zich alleen wenden

(1) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 399-409.

(2) Ibid., blz. 431.

(3) Ibid., blz. 370-378.

tot de verzekeraar van het voertuig waarin of waarop ze zich op het ogenblik van het ongeval bevonden, en dus bijvoorbeeld niet tot de verzekeraar van een motorrijtuig dat met het hunne in aanrijding is gekomen. Niet-inzittende slachtoffers van hun kant stellen hun vordering in tegen de verzekeraar van het motorrijtuig waardoor ze werden aangereden; zijn dat er twee of meer, dan heeft de schadelijder de keuze en wordt het verlies achteraf onder de verzekeraars verdeeld (1). Bij de uitstippeling van deze regeling zat duidelijk de zorg voor, geen ruimte te laten voor discussies over de vraag tot welke verzekeraar het slachtoffer zich voor het bekomen van de no-fault benefits moet richten, ook niet als meerdere motorrijtuigen bij het ongeval zijn betrokken en dus meerdere verzekeraars in aanmerking zouden komen.

In het B.P. plan is verder nauwgezet aandacht besteed aan de procedure van de schade-afwikkeling, die onder het vroeger recht een der struikelstenen was gebleken. Een vlugge en goedkope vergoeding die bovendien de nodige waarborgen biedt voor het slachtoffer wordt ondermeer nagestreefd door bepalingen van deze aard : de uitkeringen dienen verstrekt binnen de dertig dagen na de aanvraag, willen ze niet laattijdig zijn en om die reden verhoogd worden met een intrest; de advocaat is voor het adviseren en vertegenwoordigen van de aanvrager gerechtigd op een "redelijk honorarium", dat in bepaalde gevallen ten laste van de tegenpartij valt; de zaak wordt, als het bedrag in betwisting minder dan 5.000 \$ beloopt, voor een bijzonder college (te vergelijken met dat inzake arbeidsongevallen) gebracht, in het andere geval zoals voorheen voor een jury (2).

84 ... doch slechts voor bepaalde schadebestanddelen...

De no-fault benefits, zo is eerder gezegd, worden alleen verleend voor patrimoniale persoonsschade en dan nog slechts bin-

(1) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 312-313 en 422-424.

(2) Ibid., blz. 318-323.

nen zekere grenzen; beide beperkingen worden hieronder nader onderzocht.

a. Toepassingsgebied van de prestaties : patrimoniale persoons-schade

Voor extrapatrimoniale schade moet de no-fault verzekering niet tussenkomen. Gezien de hoge vlucht die de vergoeding voor dat soort schade in de V.S.A. vooral in de zestigerjaren had genomen, waren de auteurs van het B.P. plan verplicht deze uitsluiting uitvoerig te motiveren. Om hun keuze te maken tussen argumenten voor en tegen deden ze tenslotte een beroep op een algemeen beginsel : dat de basisgedachte van de B.P.-verzekering een rechtvaardige verdeling beoogt van de ongevalskosten over het gemotoriseerd verkeer en de overige deelnemers; dat in dit perspectief een deel van de schade aan de kant van de slachtoffers moet blijven; dat in de gegeven omstandigheden aangewezen is daartoe de moeilijk en kostelijk te begroten en al bij al vrij vage (vooral nu de gedachte aan wraak op de achtergrond is geraakt) extrapatrimoniale schade aan te duiden. Wel onderlijnen de auteurs herhaaldelijk, dat pijn toch vergoed wordt als ze economische gevolgen (zoals arbeidsongeschiktheid) heeft en laten ze het aan de verzekerde zelf over om eventueel op vrijwillige basis en tegen betaling van een bijpremie te zijnen voordele dekking van de extrapatrimoniale schade te bedingen, in afwachting dat dergelijke schade in ernstige gevallen in een later stadium wellicht toch in de B.P.-dekking wordt opgenomen (1).

Eveneens uitgesloten, althans in het oorspronkelijk B.P.-plan, is de zaakschade, waarvan de vergoeding volgens de auteurs beheerst moet worden door de aansprakelijkheid. In hun commentaren overlopen ze drie mogelijkheden waaruit tenslotte een keuze wordt gemaakt : (a) geen vergoeding voor zaakschade in het B.P.-stelsel en behoud van de aansprakelijkheid voor dat soort schade; (b) vergoeding van zaakschade in het B.P.-stelsel, op gelijke voet met persoonsschade maar binnen zekere perken en (c) afschaffing van de aansprakelijkheid voor zaakschade en geen verplichte maar facultatieve dekking op no-fault basis.

(1) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 285-286 en 358-362; en verder ook : R.E. KEETON, "The Case for No-Fault Insurance", in Tort Law, No-Fault and Beyond, New York, 1975, blz. 226-227.

Voor de opname van de zaakschade in de verzekering (mogelijkheid a) pleit het feit dat deze schade zich meestal situeert tussen 100 en 1000 \$ en dat juist op dit domein de werkingskosten van het aansprakelijkheidsstelsel buiten verhouding staan tot het belang van de betwisting. Maar het verplicht stellen van deze verzekering (mogelijkheid b) zou niet alleen de premie gevoelig opdrijven maar ook een ingreep betekenen op een domein (dat van de zaakschade) dat traditioneel aan de vrije keuze van de burgers wordt overgelaten. Stelt men daarentegen de verzekering niet verplicht en wil men anderzijds toch de hand houden aan afschaffing van de vordering uit onrechtmatige daad (mogelijkheid c), dan bereikt men het waarschijnlijk als onrechtvaardig gevoeld resultaat, dat iemand die niet voor verzekering geopteerd heeft met zijn schade blijft zitten, ook als deze duidelijk door een ernstige onvoorzichtigheid van een ander is veroorzaakt, die de schadelijder in het geheel niet kon vermijden. Deze beschouwingen lieten de voorkeur van KEETON en O'CONNELL in 1965 uitgaan naar de eerste mogelijkheid, met de stille hoop dat de bestaande "collision insurance" een verdere uitbreiding zou nemen (1).

Twee jaar later stelden beide auteurs nochtans een nieuwe en bij nader toezien vrij originele constructie voor tot regeling van de zaakschade (2). Bij het afsluiten van zijn motorrijtuigenverzekering zou de eigenaar verplicht worden te kiezen tussen 2 types : (a) ofwel laat hij de schade aan zijn eigen voertuig verzekeren op dezelfde wijze als de persoonschade in het B.P.-stelsel, dus ongeacht de ongevalsomstandigheden en met afstand van de aansprakelijkheidsvordering voor deze schade; (b) ofwel laat hij alleen de schade verzekeren die hij door een fout van zijnentwege aan motorrijtuigen van anderen mag veroorzaken, alsmede de schade die zijn eigen motorrijtuig oploopt naar aanleiding van een (door hemzelf te bewijzen) foutief optreden van anderen.

Als de blikshade - zoals in de meeste gevallen - opgelopen wordt bij een botsing tussen twee motorrijtuigen, zijn er drie mogelijkheden : ofwel hebben beide eigenaars een verzekering van het eerste type afgesloten en dan worden ze elk door hun eigen verzekeraar vergoed (zoals in de traditionele cascoverzekering), waarna geen van beide verzekeraars een vordering kan instellen tegen de andere; ofwel hebben beide eigenaars een verzekering van het tweede type aangegaan en wordt, naar het model van de traditionele aansprakelijkheidsverzekering, degene die de fout van de tegenpartij kan bewijzen door diens verzekeraar schadeloos gesteld; ofwel heeft de ene een verzekering van type (a) en de andere een van type (b) afgesloten,

(1) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 362-368.

(2) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, "Basic Protection Automobile Insurance", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 405.

en wordt :

- de eerste ongeacht de ongevalsomstandigheden door zijn eigen verzekeraar vergoed;
- de tweede alleen vergoed als hij de fout van de tegenpartij bewijst, maar dan door zijn eigen verzekeraar, aangezien de tegenpartij zich door het afsluiten van een verzekering van type (a) voor vorderingen uit onrechtmatige daad immuun heeft gemaakt.

Het resultaat van deze constructie is dus dat, behalve als geen enkel van de partijen een omvattende verzekering van het eerste type heeft afgesloten, elke ongevalspartij door zijn eigen verzekeraar vergoed wordt, wat strookt met de doelstelling die KEETON en O'CONNELL voor ogen stond : de rechtstreekse (first party) verzekering in de mate van het mogelijke bevorderen.

b. Beperking van de verzekeringstussenkomst

De verzekeringsuitkeringen voor patrimoniale persoonsschade, waarvoor wel wordt tussengekomen, zijn op hun beurt onderworpen aan twee reeksen van beperkingen.

Om te beginnen is het niet de bedoeling van de no-fault verzekering een volledige schadeloostelling te verlenen : de omvang van de prestaties is immers zowel naar onder als naar boven ingeperkt door een aantal strikte regels. Naar onder is uit overwegingen van kostenbesparing een vrijstelling voorzien van 100 \$, als dit meer bedraagt, 10 % van de inkomensschade. De plafonnering van de prestaties in de hoogte van haar kant houdt verband met de basisoptie, alleen een basisbescherming (basic protection) te verlenen : per persoon en per ongeval kan niet meer uitgekeerd worden dan 10.000 \$; verder kan voor één ongeval waarbij meerdere slachtoffers zijn betrokken evenmin voor meer dan 100.000 \$ prestaties worden verleend; tenslotte wordt voor inkomensschade per maand niet meer dan 750 \$ uitgekeerd (1).

Belangrijk is verder dat alleen het netto-verlies in aanmerking wordt genomen, d.w.z. alleen de schade waarvoor niet reeds een

(1) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 367-369.

recht op vergoeding langs andere vergoedingsbronnen bestaat. Deze beperking is van groot belang in de Amerikaanse context, waar ze een bres slaat in de traditionele "collateral source rule" die een haast onbeperkte cumulatiemogelijkheid laat (1).

c. Mogelijkheid van bijkomende dekking (Added Protection)

Uit wat voorafgaat moet blijken dat de no-fault verzekering slechts een deel van de verkeersschade dekt en de verkeersslachtoffers voor het overige overlevert aan de foutaansprakelijkheid met haar conflictueus karakter en haar zware kostenlast. Willen ze dit vermijden, dan kunnen ze gebruik maken van de door KEETON en O'CONNELL ruim opgevatte mogelijkheid de B.P. op bepaalde punten naar eigen goeddunken en tegen betaling van een bijpremie aan te vullen. Als mogelijke toepassingen van een dergelijke Added Protection vernoemen de auteurs uitdrukkelijk : dekking van extrapatrimoniale schade, verhoging van de grensbedragen van 750, 10.000 en 100.000 \$ of verlaging van de vrijstelling. Belangrijk is evenwel dat deze bijkomende verzekeringen in het algemeen slechts spelen als het slachtoffer de verzekeringnemer zelf is, een bij hem inwonende verwante of een andere in de polis met name genoemde beneficiant (2).

85 ... met mogelijkheid tot aanvulling door een beroep op aansprakelijkheid

Uit de thans te behandelen cumulatieregeling van de no-fault benefits met schadeloosstelling uit onrechtmatige daad treden duidelijk twee doelstellingen naar voor die verband houden met de hoger geschetste basisopties : enerzijds aan alle verkeersslachtoffers ongeacht de ongevalsomstandigheden recht geven op een basisbescherming; anderzijds de gelaedeerden de mogelijkheid blijven geven de aansprakelijkheid van de tegenpartij aan te tonen en hen zo in staat te stellen het bedrag van de no-fault verzekeringsprestaties aan te vullen tot de volle maat van de

(1) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 363-364.

(2) Ibid., blz. 418-420.

geleden schade. Vandaar een voorstel als volgt : het B.P.-plan belet het instellen van vorderingen uit onrechtmatige daad voor dat deel van de schade dat het voorwerp uitmaakt van no-fault benefits (dus geen cumulatie), maar laat de aansprakelijkheid spelen voor alle andere, niet no-fault gedekte schade : dus voor zaakschade, voor patrimoniale persoonsschade die onder de vrijstelling of boven het plafond valt en (in beginsel) voor extrapatrimoniale schade (1).

Deze regeling is op het eerste zicht gemakkelijk te verdedigen. Door het afsluiten van de no-fault verzekering beveiligt de automobilist zich in de beschreven mate tegen aanspraken uit onrechtmatige daad. En de verkeersslachtoffers hebben bij de hervorming alleen maar te winnen : degene onder hen die door het aansprakelijkheidsrecht niet werden geholpen zouden nu toch een basisbescherming genieten; en de anderen zouden zoals voorheen volledig schadeloos worden gesteld en de no-fault benefits ten dele reeds kunnen aanwenden om de proceskosten en advocatenhonoraria te dragen en om in afwachting van het vonnis niet in financiële moeilijkheden te geraken en niet gedwongen te worden ongunstige transacties te aanvaarden (2).

Toch bestaat een belangrijke uitzondering op de regel dat voor niet no-fault gedekte schade langs de aansprakelijkheid vergoeding kan worden bekomen : voortaan kan geen vordering uit onrechtmatige daad worden ingesteld tot het bekomen van vergoeding voor extrapatrimoniale schade, indien deze niet meer bedraagt dan 5.000 \$ (3). Extrapatrimoniale schade geleden naar aanleiding van een autoöngeval wordt dus als ze blijft beneden de 5.000 \$-grens noch langs het aansprakelijkheids-, noch langs het no-fault beginsel gedekt, behalve als de verzekeringnemer een vrijwillige verzekering heeft afgesloten met het oog op dat

-
- (1) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 323 en 441
 - (2) Ibid., blz. 143; F. GRAD, "Recent Developments in Automobile Accident Compensation", in Col. L. Rev., 1950, blz. 329.
 - (3) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 358-362.

soort schade (added protection, zie nr. 84^c). Deze uitsluiting komt verrassend voor in het licht van de hoge vlucht die de vergoedingen voor extrapatrimoniale schade in de zestiger jaren in de V.S.A. hadden genomen. Het blijkt dat de auteurs van het B.P. plan juist wilden ingaan tegen deze tendens, die de verzekering te duur zou maken. Ze verzetten zich niet tegen dergelijke vergoedingen, maar wilden ze voorbehouden voor ernstige gevallen.

B. Enkele belangrijke tegenvoorstellen

86 Het voorstel van de American Insurance Association

Het B.P.-project ontlokte een aantal tegenvoorstellen, waarvan vooral twee de aandacht trokken, niet omdat ze even diep uitgewerkt waren als dat van KEETON en O'CONNELL, maar omdat ze uitgingen van gezaghebbende instanties en doorgaans mede als voorlopers van de nieuwe wetgeving worden beschouwd.

Een eerste belangrijk tegenvoorstel was het werk van een commissie, opgericht binnen de American Insurance Association (A. I.A.), die op dat ogenblik (1967) 168 maatschappijen groepeerde die in totaal 38 % vertegenwoordigden van de Amerikaanse automobielverzekering. Kenschetsend voor de indruk die het Keeton-O'Connell voorstel had gemaakt was, dat aan de commissie werd opgedragen alternatieven uit te werken, niet meer voor het bestaande recht, maar op het B.P.-plan, waaraan dan wel werd toegevoegd dat deze alternatieven "beter de belangen van het publiek en van de verzekeringsindustrie moeten dienen". Het verslag dat anderhalf jaar later (1968) werd uitgewerkt trad het B.P.-project in zijn beginselen bij : indien de fout ophoudt de grondslag van vergoeding te zijn en de vergoeding voor extrapatrimoniale schade wordt uitgeschakeld, moet een omvattend beschermingsstatuut kunnen uitgewerkt worden, met prompte uitkeringen en tegen lage kosten (1). Toch verschilt de uitwerking van deze beginselen op een aantal punten van het B.P.-voorstel :

- er wordt consequent de hand gehouden aan het beginsel dat de kosten van verkeersongevallen alleen op het gemotoriseerd verkeer mogen drukken, zodat de prestaties van de

(1) Report of the Special Committee to Study and Evaluate the Keeton-O'Connell Basic Protection Plan and Automobile Accident Reparation, New York, 1968, blz. 4-7; comm. A. TUNC, "Une vision moderne de l'assurance automobile : le projet de l'American Insurance Association", in Dr. soc., 1969, blz. 137-140.

autoöngewallenverzekering die van andere vergoedingsbronnen primeren (terwijl die in het Keeton-O'Connell plan integendeel dienden afgetrokken);

- de prestaties zijn in de hoogte onbeperkt, met als gevolg dat de aansprakelijkheid op het ganse veld wordt afgeschaft en niet langer nodig is als aanvulling voor de verzekeringsprestaties;
- de schade aan goederen andere dan de voertuigen zelf wordt in de verzekering opgenomen, terwijl de blikshade aan de aansprakelijkheid wordt onttrokken zonder onder de plichtverzekering te vallen en dus "blijft liggen waar ze valt", onder voorbehoud van vrijwillige voorzieningen;
- bijzonder merkwaardig is het beginsel "Coverage Follows Family", dat wil dat de verzekering, afgesloten door de eigenaar, deze (en zijn gezinsleden) beschermt voor alle verkeersongevallen, ook die waarbij ze als voetganger betrokken zijn : de aangereden voetganger die eigenaar is van een motorrijtuig (of gezinslid van een eigenaar) en dus beneficiant van een autoverzekering, moet zich dus tot deze verzekeraar wenden, ook als zijn auto bij het ongeval in het geheel niet betrokken is. Op die manier wil de A.I.A. elk slachtoffer zoveel mogelijk tegenover zijn eigen verzekeraar plaatsen : alleen als de aangereden voetganger geen auto-eigenaar is (of gezinslid ervan), zal de verzekeraar van de aanrijder hem uitkeren.

87 De aanbevelingen van het Insurance Department van de staat New York

Het Insurance Department van de staat New York kreeg vanwege de toenmalige gouverneur ROCKEFELLER de opdracht veranderingen aan het geldend recht te bestuderen. Het kwam in 1970 tot bevindingen die in de lijn liggen van de hoger behandelde voorstellen, met een bijzonder genereus uitgangspunt : "the driver, passengers and pedestrians injured, in their persons or property, by a vehicle would be equally entitled to claim against the vehicle owner's insurance company" (1). De verzekering is verplicht (voor elke eigenaar) en de vergoeding integraal voor patrimoniale persoonsschade en voor zaakschade aan andere goederen dan motorrijtuigen. Blikshade kan vrij verzekerd worden (overeenkomstig de algemene strekking om de verzekering zoveel mogelijk naar de smaak van de gebruikers te modelleren), evenals de extrapatrimoniale schade en zelfs de aansprakelijkheid van de bestuurder

(1) Automobile Insurance ... for Whose Benefit? (a Report to Governor N. Rockefeller), New York, 1970, blz. 85-100 (plan) en 101-124 (verantwoording); comm. : J. KING, Compensation for Traffic Injuries : New York and Comparative Jurisdiction, New York, 1970; "A Proposal for a Better System", in Cal. L. Rev., 1971, blz. 194-206; A. TUNC, "La réforme de l'assurance automobile : le projet de l'Etat de New York", in Dr. soc., 1970, blz. 467-471; G. CALABRESI, "The New York Plan : A Free choice modification", in Cal. L. Rev., 1971, blz. 267-273.

in de zeldzame gevallen waarin deze blijft bestaan, nl. voor schade die veroorzaakt is door dronken bestuurders of bij het plegen van een misdad.

Niet zozeer de originaliteit van de ideeën, dan wel de aan-
drang waarmee om radicale hervormingen wordt gevraagd, maakt
het belang uit van dit voorstel, dat niet nalaat de verzekerings-
industrie voor haar verantwoordelijkheid te plaatsen : "The
question now up for decision is whether, in an important area
of life, social justice can be achieved within a system of
competitive free enterprise. We think it can be. We do not
think it is certain to be. A lot depends on how quickly and
how boldly we are willing to move while choices are still
open". De verdere evolutie zal doen uitschijnen, dat deze
waarschuwing niet in dovemansoren is gevallen.

88 Vergelijking met het Basic Protection Plan van KEETON en O'CONNELL

Het belangrijkste verschilpunt tussen beide voorstellen en
dat van KEETON en O'CONNELL is dat de eerste twee geen maxima
stellen voor de vergoeding van economische persoonsschade en
het zich dus kunnen veroorloven op dit domein (en in het A.I.A.
rapport ook op dat van de zaakschade) over de aansprakelijkheid
heen te stappen. KEETON en O'CONNELL hebben aan dit cruciaal
onderscheid in een commentaar aandacht besteed (1). Daarbij
stellen ze de dubbele vraag, of de kost van een dergelijk onge-
perkt vergoedingsstelsel niet te hoog zou uitvallen en of alle
slachtoffers wel dienen gedwongen een volledige vergoeding voor
hun patrimoniale persoonsschade te bedingen, ten prijze van het
opgeven van elke vordering uit onrechtmatige daad, ook ten aan-
zien van extrapatrimoniale schade.

C. Reacties op het Basic Protection Plan

89 Reacties vanwege de advocaten

Een groot deel van de commentaren die in de jaren na 1965 door
de betrokken groepen werden geleverd op het B.P.-plan en soort-
gelijke voorstellen waren ofwel afwijzend wat de beginselen,
ofwel sceptisch wat de verwezenlijkingskansen betrof. Van de
andere kant werd deze kritiek door voorstanders van de nieuwe
ideeën nogal gemakkelijk terzijde geschoven door te wijzen op
het financieel belang dat de tegenstanders hadden bij het in
stand houden van het geldend stelsel.

(1) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, "Alternative Paths Towards Non-
fault Automobile Insurance", in Cal. L. Rev., 1971, blz.
249.

Deze dubbele vaststelling gold het meest voor de kritiek die geleverd werd vanuit de hoek van de advocaten : waar andere betrokken groepen zoals de verzekeraars hun standpunt nuanceerden, is de oppositie vanwege de balie (zowel in de law reviews, langs de pers en voor de wetgevende commissies) doorlopend "though, aggressive and nearly hysterical" geweest (1); en anderzijds dient vastgesteld dat over de door hen geuite bezwaren al te gemakkelijk heen werd gestapt en dat de gegrondheid van wat ze zeiden a priori in twijfel werd getrokken omwille van hun belang bij het behoud van de bestaande toestand (2).

Hoger is uiteengezet dat de afwikkeling van verkeersschade voor vele advocaten een aanzienlijke (en voor sommige de belangrijkste en zelfs enige) inkomensbron was, ook al dank zij het niet gereglementeerd en op afspraken berustend stelsel van contingent fees. Het B.P.-plan wil hieraan bepaalde perken stellen : het honorarium moet "redelijk" zijn, wordt in bepaalde gevallen over beide gedingvoerende partijen omgeslagen, ligt zelfs volledig ten laste van de verzekeraar bij onmiddellijke betaling en wordt bij betwisting door een rechtsmacht begroot; en geldt deze matiging alleen voor de aanspraken op B.P.-prestaties en bleven voor de aansprakelijkheidsvordering de oude regels bestaan, dan is ook waar dat het domein waarop de aansprakelijkheid speelt gevoelig wordt versmald (3).

Het eigenbelang dat door de buitenwacht altijd weer vermoed werd in de standpunten van de advocaten maakte het hen moeilijk geloofwaardig op te treden (4).

-
- (1) M.S. DUKAKIS, "Legislators Look at Proposed Changes", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 558.
 - (2) Zie bv. voor Massachusetts : R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Alternative Paths Toward..., blz. 244.
 - (3) Uitvoerig over deze aspecten : F. MARRYOTT, "The Tort System and Automobile Claims : Evaluating the Keeton-O'Connell Proposal", in Protection for the Traffic Victims. The Keeton-O'Connell Plan and its Critics, Ann Arbor, 1967, blz. 223-224.
 - (4) "It has been said that lawyers (...) have some economic interest in preserving the present system and that, because of that, they cannot look at this subject objectively" (E. GERMAN, "Remarks", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 476).

Hiertegenover hebben de advocaten de juiste strategie gevolgd : ze hebben ingeroepen dat hun hoedanigheid niet noodzakelijk een negatief element moest zijn, maar dat ze juist uit hoofde van hun beroep best geplaatst waren om de verzuchtingen van de verkeersslachtoffers zelf te kennen en om de praktische en procedurele aspecten van het door de professoren KEETON en O'CONNELL uitgewerkte voorstel te toetsen (en dus om daarvan "the defects in draftmanship, the false premises and the general ivory tower unreality" aan de kaak te stellen (1)).

De kritiek werd vooral op drie punten geleverd : de grondbeginselen van het plan beantwoordden niet aan de verwachtingen die leefden onder het publiek en die de advocaten uit hun dagelijkse ervaring kenden; de procedure van vergoeding riskeerde niet sneller en goedkoper te verlopen dan naar geldend recht; de invoering van het B.P.-plan zou, hoe dan ook, een te grote stap betekenen in het onbekende.

Wat het eerste punt betrof beriepen de advocaten zich op "a strong philosophical attachment of the public to the concept of guilt". Door een no-fault verzekering zou niet alleen de ongevallenpreventie niet worden gediend, maar zou het onduelbaar resultaat worden bereikt dat schuldigen en onschuldigen op gelijke wijze zouden worden vergoed, en wel op een peil dat ligt onder wat de laatsten van het aansprakelijkheidsstelsel mochten verwachten (2) - een bewering die duidelijk alleen steek hield voor de vergoeding voor extrapatrimoniale schade, waaraan door de advocaten juist een groot belang werd gehecht (3).

-
- (1) A. CONE, "The Keeton-O'Connell Monstrosity", in Protection for the Traffic Victim..., blz. 164.
 - (2) E. KUHN, "In Defense of the Tort System", in Ill. B.J., 1967, blz. 110; L. DAVIDSON, "Remarks", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 454-457; J. FUCHSBERG, "Lawyers View Proposed Changes", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 574; W. KNEPPER, "Alimony for Accident Victims ?", in Protection for the Traffic Victim..., blz. 184-185.
 - (3) In die zin bijvoorbeeld J. FUCHSBERG : "It has long passed the day when only property interests are entitled to judicial protection. The rights of personality now stands on at least an equal level" (op. cit., blz. 574).

Met hun tweede reeks van bezwaren betraden de advocaten het hun eigen terrein van de schade-afwikkeling, die naar hun oordeel door het B.P.-plan niet zou worden gediend. De overbelasting van de rechtbanken en de daaruit voortvloeiende wachttijden zouden niet verholpen worden als voor ernstige gevallen toch de aansprakelijkheid diende aangetoond en het ontvangen van no-fault benefits de slachtoffers juist in staat zou stellen een procedure tot het einde te voeren waarvan ze anders door een settlement zouden hebben afgezien. Maar ook binnen de B.P.-verzekering kan het aantal betwistingen over begrippen als "redelijke" kosten, "toekomstige" inkomsten e.d.m. wel eens hoger uitvallen dan verwacht. Dit averechts effect, gevoegd bij het feit dat de waarborg van de jury wordt uitgeschakeld en dat de kans op bedrieglijke aanspraken wordt verhoogd, wordt door de advocaten met het gezag van hun functie ingeroepen om te staven dat de nieuwe ideeën de doelstelling van een betere rechtsbedeling niet bereiken (1).

De advocaten verwijten de voorstellen verder hun te radicaal karakter : veel liever zouden ze de bezwaren tegen het aansprakelijkheidsbestel - die ze aanvaarden - verhelpen door een bundel van losstaande maatregelen (invoering van een verzekeringsplicht, van een regel van contributory negligence...) binnen het kader van het bestaande, eerder dan dit kader te buiten te treden, en een stap te zetten in het onbekende met niet te voorspellen gevolgen. "Let's not kill the patient while attempting to cure the disease", aldus de leuze van sommigen die wel plannen aanvaarden met een beperkte draagwijdte (waarvan een aantal hierna worden besproken). Toch dient vastgesteld, dat een minderheid voor de radicale ideeën wel gewonnen was en haar collega's verweet de zieke aansprakelijkheid te willen genezen "by attacking the symptoms and not the causes" (2).

(1) Met grondige motivatie : M. GREEN, "Basic Protection and Court Congestion", in Protection for the Traffic Victim..., blz. 239-251.

(2) Aldus het Massachusetts Lawyers' Committee for Basic Protection Insurance (M. DUKAKIS, op. cit., blz. 589); zie ook : S. HOFSTADTER en R. PESNER, "A National Compensation Plan for Automobile Accident Cases", in Ass. Bar C.N.Y., 1967, blz. 619.

Het belangrijkste tegenvoorstel vanwege de advocatuur - eerder een reeks specifieke maatregelen ter verbetering en niet ter vervanging van het bestaande - is geformuleerd door de gezaghebbende American Bar Association, die met dit doel een bijzonder comite had opgericht waarvan de besluiten (gestaafd door een uitvoerig en een zeer lezenswaardig rapport) onder de vorm van aanbevelingen door de jaarlijkse vergadering te Dallas in 1971 werden goedgekeurd. In de preambule wordt in plechtige bewoordingen de trouw bevestigd aan de foutaansprakelijkheid en worden voorstellen (waarvan het B.P.- en het A.I.A.-plan met name worden genoemd) die daaraan in meerdere of mindere mate afstand doen, afgezworen. Volgt dan een reeks aanbevelingen waarop hier niet kan worden ingegaan, en waarvan de opstellers hopen dat ze, elk voor zich, zelf strijken aan problemen zoals de overbelasting van de rechtbanken, de excessen inzake honorering, de medeschuld van de schadelijder, het onverzekerd blijven van de aansprakelijkheid...

Wel wordt aandacht besteed aan het onvergoed blijven van slachtoffers bij toepassing van de aansprakelijkheidsbeginselen, maar dan alleen om te zeggen dat : "We recommend that a plan, termed 'The Crossover Medical Plan' (under which every victim of an automobile accident, except perhaps those flagrantly at fault, who incurs medical expense as a result of an automobile accident would be paid an amount equal to that expense up to a stated amount), be studied by interested persons and particularly by the insurance industry (1).

In dezelfde lijn liggen een voorstel van de New York State Bar Association en een analoog "Full Protection Plan" van FUCHSBERG : de aansprakelijkheid voor bewezen fout dient gehandhaafd; een onbeperkte aansprakelijkheidsverzekering dient verplicht gesteld voor motorrijtuigen; deze verzekering dient gecombineerd met een first party-verzekering tot dekking van zekere kosten op no-fault basis, maar dan tegen lage bedragen (hoog genoeg om "hardship" uit te schakelen, niet te hoog om de premie niet te laten oplopen en om de tussenkomst van de advocaten niet verregaand uit te schakelen (2).

Op enkele uitzonderingen na hebben de advocaten in de periode 1965-1970 dus front gevormd tegen het B.P.-project. Deze reac-

(1) A.B.A., Report of the A.B.A. Special Committee on Automobile Accident Reparation, Chicago, 1971, blz. VII en comm. blz. 97-100.

(2) R. SEMERAD, "The Automobile Accident Reparations Controversy. A Primer for Lawyers and Others", in Albany L. Rev., 1971, blz. 474; J. FUCHSBERG, op. cit., blz. 571-573.

tie zou, naar verder blijken zal, de invoering van no-fault ongevallenwetten niet kunnen beletten, maar wel vertragen. En vooral zouden de nieuwe wetten onder de druk van de advocaten een aantal bepalingen worden ingelast, die de strekking ervan afzwakken in vergelijking met de oorspronkelijke B.P.-gedachte. Toch zou nog in 1972 de American Bar Association haar trouw bevestigen aan het reeds in 1969 ingenomen standpunt, dat door het invoeren van rechtstreekse verzekeringen in geen enkel opzicht mocht geschaad worden aan de toestand van het onschuldige slachtoffer dat op een schuldige schadeverwekker kon wijzen.

90 Reacties vanwege de verzekeringsbranche

Anders dan de advocaten, zijn de verzekeringsmaatschappijen niet bij machte geweest een bepaalde lijn te volgen ten overstaan van het B.P.-plan. KEETON en O'CONNELL zien in hun reactie op het B.P.-plan "signs that can be viewed with some hope" (1). Deze visie zal wel meer aan de waarheid beantwoorden dan de soms aangetroffen stelling, dat de houding van de verzekeringsbranche in de eerste jaren er een geweest is van onverschilligheid of volledige afkeer. Er is op dat ogenblik wel degelijk aandacht besteed aan de nieuwe ideeën - ondermeer door de daartoe opgerichte werkgroepen binnen elk van de voornaamste verzekeringsmaatschappijen -, maar men slaagde er niet in de slotsom te maken (2).

In feite werden de verzekeraars in die jaren over en weer geslingerd tussen uiteenlopende gevoelens, angsten en verwachtingen : er was de allesoverheersende vrees voor nationalisatie, er was het weinig aantrekkelijk vooruitzicht van een volledige reorganisatie van de polissen, de berekening en het beheer nu een verzekering werd voorgesteld die op nieuwe beginselen steunde.

(1) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, "Basic Protection Automobile Insurance", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 406.

(2) Men leze vooral : J. KEMPER, "The Basic Protection Plan : Reform or Regression ?", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 459; D. MOYNIHAN, "Changes for Automobile Claims", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 362.

er was de onzekerheid over de vraag of het inkomen aan premies zou toe- of afnemen. Omdat elk van die aspecten de verzekeringsindustrie in haar bestaan raakte en omdat anderzijds het antwoord op de gestelde vragen onzeker was, is de verzekeringsbranche grondig verdeeld gebleven : "The industry, aldus DUKAKIS, had no clear idea of what it really wants in this area" (1).

Met het verstrijken van de tijd, toen het besef groeide dat de aansprakelijkheidsformule (ook al onder druk van de publieke opinie) niet langer verdedigbaar was en de hervormingsgolf niet te stuiten, en dat de verzekeringsbranche onmachtig was een eigen voorstel te formuleren dat de algemene bijval zou genieten, werd de houding steeds positiever en kwam een dialoog tot stand tussen vertegenwoordigers en opstellers van een hervormingsplan : men begon in te zien dat men met het B.P.-plan kon leven (zoals destijds met de arbeidsongevallenwet) op voorwaarde dat concessies konden worden afgedwongen die een zekerheidsmarge boden voor het begroten van de premie en dat garanties tegen staatsinmenging werden verschaft.

Voor al dit laatste punt - het vooruitzicht van een mogelijke nationalisatie - is belangrijk geweest en is het denken over de hervorming blijven overschaduwen. Weliswaar was er het feit dat geen enkel van de drie voornaamste plannen (het B.P.-voorstel, dat van de staat New York en vanzelfsprekend dat van de A.I.A.) eraan dacht de organisatie van de verzekering aan de commerciële branche te onttrekken en daarvoor een beroep deed op een aantal ideologische, politieke en praktische argumenten die de verzekeraars vertrouwd in de oren klonken : dat de staat aan de enkelingen de grootst mogelijke vrijdom moet laten in^de economische en sociale sfeer en alleen bij falen van privé-initiatief moet optreden, dat een gedecentraliseerde organisatie te verkiezen is boven een gecentraliseerde en dat een wanorde dreigt te ontstaan als naast de in-

(1) DUKAKIS, op. cit., blz. 586.

houd ook de vorm van de verzekering ingrijpend wordt veranderd (1). Maar anderzijds werd als een veeg teken beschouwd dat in de twee meest voor de hand liggende voorbeelden van wetshervormingen - die van Saskatchewan en Porto Rico - de autoöngevallenverzekering toch staatszaak was geworden, in weerwil van het feit dat in die landen over de verhouding privé- en staatsinitiatief ongeveer werd gedacht zoals in de Verenigde Staten (zie nr. 80). Vandaar dat de Amerikaanse voorstellen de verzekeringsbranche niet onmiddellijk geruustelden. Zo somde in een grondige bijdrage een woordvoerder van een belangrijke verzekeringsmaatschappij de redenen op waarom "the surest road to federal regulation of automobile insurance is the B.P.-plan" en "B.P.- or federal insurance (...) are not alternatives; it is a matter of cause and effect, B.P. leading irresistibly to federal insurance (2)": in een aanvangsfase zou tengevolge van het gemis aan ervaring met het nieuwe verzekeringstype onzekerheid bestaan over het begroten van de premies, met als gevolg dat deze onrechtvaardig, discriminerend of te hoog zullen beschouwd worden en dat het gevaar voor staatsinterventie zou toenemen; tengevolge van het verplicht karakter van de first party verzekering zou de overheidsbemoeiing toenemen; tenslotte zou het gemis aan coördinatie tussen de wetten van de verscheidene staten tot een interstate chaos leiden, waaraan alleen een van bovenaf georganiseerde verzekering paal en perk zou kunnen stellen.

De houding van de verzekeraars in de eerste jaren na 1965 moet ongeveer overeenstemmen met de resultaten van een enquête die gehouden werd onder de leden van een belangrijke verzekeringsgroep: 100 % van de ondervraagden erkende de noodzaak van een hervorming, 60 % verwierp het B.P.-plan ("eerder tegen")

(1) Expliciet: R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Alternative Paths Towards..., blz. 262-264; Report of Special Committee to study and evaluate the Keeton-O'Connell Basic Protection Plan, Automobile Accident Reparations, New York, 1968, blz. 1. and

(2) J. KEMPER, op. cit., blz. 468-469.

en 40 % was gewonnen voor de beginselen, maar niet voor alle aspecten ervan ("eerder voor") (1).

In 1969 leek de hervormingsgezinde strekking zelfs de bovenhand te halen, na de publicatie door de American Insurance Association van een eigen voorstel, dat op sommige punten verder ging dan het B.P.-plan en dat mede de beslissende stoot zou geven tot de hervorming, al werd het voorstel natuurlijk in eigen rangen niet algemeen aanvaard (2).

91 De no-fault gedachte in de publieke opinie

Als antwoord op de bovengenoemde standpunten werd in sommige kringen beklemtoond dat niet het oordeel van de advocaten of de verzekeraars beslissend mocht zijn, maar dat voor alles de stem van de meest betrokkenen diende gehoord : die van de potentiële verkeersslachtoffers en dus van de ganse bevolking of, meer specifiek, van de "verbruikers van de verzekering" : "even the full and vigorous opposition of both insurers and personal injury lawyers may not be fatal, aldus KIMBALL, if a plan can be devised that is attractive to other powerful and vocal elements in the community" (3). Nu is de voorkeur van de massa voor een of ander vergoedingsstelsel moeilijk uit te maken en berusten uitspraken daarover eerder op speculatie dan op feiten. In de Verenigde Staten werd dit tekort zeer sterk gevoeld in de periode dat de discussie op gang kwam en sommigen vonden dat vóór elke verdere stap de vraag diende beantwoord of de nieuwe ideeën in de lijn lagen van de ervaringen, houdingen en verwachtingen van het publiek op dit domein.

(1) J. KEMPER, op. cit., blz. 462.

(2) Verklaarden zich contra, de twee overige grote verzekeringsmaatschappijen : the National Association of Independent Insurers en the American Mutual Insurance Alliance (A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 176); zelf binnen de A.I.A. bestond geen eensgezindheid over het plan : R. SEMERAD, "The Automobile Accident Reparations Controversy. A Primer for Lawyers and Others", in Albany L. Rev., 1971, blz. 485.

(3) S. KIMBALL, "Automobile Accident Compensation Systems. Objectives and Perspectives", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 383-384.

Nadat in 1967 nog beklemtoond werd dat het consumentenonderzoek ten onrechte het probleem van de slachtofferbescherming door de motorrijtuigenverzekering had verwaarloosd (1), verviel men in de daaropvolgende jaren in het andere uiterste en werden om de haverklap door dagbladen, officiële instanties, consumentenverenigingen en belangengroeperingen enquêtes gevoerd op dit gebied. Dat dit zonder veel systematiek gebeurde, wordt aangetoond in een bijdrage van O'CONNELL en WILSON, die erop wijzen dat in de meeste gevallen de elementaire regels van het sociologisch onderzoek werden overtreden (2). Om die reden lieten de resultaten geen definitieve uitspraak toe over de mate van tevredenheid van de burgers met het geldend recht en over hun verwachtingen voor de toekomst. Twee onderzoekingen van hoge wetenschappelijke waarde vormen een uitzondering : de ene is verricht onder de leiding van O'CONNELL en WILSON door de Illinois Survey Research Laboratory, de andere door het federale Department of Transportation.

Het eerste onderzoek werd gevoerd door mondelinge ondervraging van tweeduizend zorgvuldig geselecteerde gezinshoofden in de staat Illinois, waarvan het verkeersprobleem en de bevolkingssamenstelling model kan staan voor de rest van de Verenigde Staten en waarvan de verkeersaansprakelijkheid en haar verzekering geen particulariteiten vertoonde. De kernvraag was daarenboven zo geredigeerd, dat ze op een objectieve en eenvoudige wijze alle elementen bevatte, maar ook niet meer, van de stelsels waartussen diende gekozen (3). O'CONNELL en WILSON maken

-
- (1) "The Workshop Sessions : Summary Report", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 626.
 - (2) J. O'CONNELL en W. WILSON, "Public Opinion on No-Fault Auto Insurance. A survey of the Surveys", in Un. Ill. L.F., 1970, blz. 307-335.
 - (3) Omdat hij in klare bewoordingen de kern weergeeft van het hervormingsdebat citeren we de gestelde vraag : "Suppose you could buy either of the following types of automobile insurance for the same price, which would you choose ? Type A : If you were injured in a collision, Type A would pay you nothing if you were at fault or if you were unable to prove that someone else was at fault. But if you could prove the other person was at fault and you were not, this type of in-

.../...

zich sterk dat 71 % zich uitspraken voor een no-fault verzekering en amper 29 % voor een op schuld gebaseerde verkeersaansprakelijkheid. Deze vraag naar hervorming wordt uitgelegd door de mate van zekerheid van de vergoeding in een no-fault stelsel, daar waar de bestaande aansprakelijkheidsregeling juist gekenmerkt werd door een fundamentele onzekerheid over het beginsel zelf van de vergoeding en over haar omvang en tijdstip (1). Door de auteurs worden volgende besluiten getrokken : de openbare opinie is voor no-fault verzekering gewonnen, de brede lagen van de bevolking begrijpen het geldende stelsel niet eens, een meerderheid voelt iets voor een stelsel dat haar beginselen aan het B.P.-plan ontleent en - eigenaardige vaststelling voor wie de traditionele klacht kent over de te hoge verzekeringspremies - voor ongeveer de helft van de ondervraagden mocht de collateral source rule blijven bestaan (2).

Kon het Illinois-onderzoek de geestdrift wekken van KEETON en O'CONNELL, dan waren de bevindingen van een gelijkaardige studie, uitgevoerd door het Department of Transportation, meer genuanceerd : "The American people's attitudes toward automobile insurance are neither wholly favorable nor wholly unfavorable. Since auto insurance is a complex matter having a variety of features some of which may be approved and others disapproved, it was expected that a study of public attitudes would yield a picture neither rosy nor dark. Not only is the

.../...

insurance would pay you full compensation, including not only the medical bills and wage losses, but also a reasonable amount to compensate you for your pain and suffering. Type B : If you were injured in a collision, Type B would pay your medical loss and wage loss, but nothing for your pain and suffering. But it would pay you regardless of who was at fault in the accident" (J. O'CONNELL en W. WILSON, Car Insurance and Consumer Desires, Urbana, 1969, blz. 9).

- (1) Ibid., blz. 9; een opinie-onderzoek over het aansprakelijkheidsstelsel had in 1964 aan het licht gebracht, dat juist deze onzekerheid door de verkeersdeelnemers als het grootste euvel werd aangeduid (A. CONARD, e.a., Automobile Accident Costs and Payments, Ann Arbor, 1964, blz. 280-281).
- (2) J. O'CONNELL en W. WILSON, Car Insurance and Consumer Desires..., blz. 6.

American public divided; even contradictory findings have emerged". Vooral deze laatste vaststelling is merkwaardig : als aan het begin van de vragenlijst gepolst werd naar de mate van tevredenheid met het aansprakelijkheidsstelsel, bleken 65 % daarmee vrede te kunnen nemen en amper 22 % niet, maar nadat in de loop van het interview één^{na} één de verscheidene kenmerken van de aansprakelijkheidsverzekering waren ontleed, spraken naar aanleiding van een laatste vraag naar de wenselijkheid in globo van hervorming, 44 % zich uit voor een vernieuwing in de door het B.P.-plan aangegeven zin (1). Ook hier dient dus vastgesteld dat het beginsel van de "volledige vergoeding van de onschuldige door de schuldige" in het volksbewustzijn diepe wortels heeft, maar dat dit niet volstaat om de constructie overeind te houden naarmate de consequenties op het praktische vlak te berde worden gebracht en de oplossingen op elk punt gelegd worden naast die van het B.P.-plan en andere vergelijkbare voorstellen. In dit op bevattelijke wijze uiteenzetten van voor en tegen hebben de geschreven pers, de radio en de televisie naar zeggen van DUKAKIS een belangrijke positieve rol gespeeld en dus bijgedragen tot het diversifiëren van de standpunten van het publiek, dat de nieuwe denkbeelden in elk geval niet zonder meer verwierp (zoals de advocatuur had vooropgesteld) maar dat verscheidene aspecten ervan toch eerder uiteenlopend beoordeelde (2).

D. Het kostenaspect : weerslag op de verzekeringspremie

92 Geruststellende onderzoeken : geen kostenstijging in het vooruitzicht gesteld

Een belangrijk punt in het debat over de hervorming was de weerslag ervan op de verzekeringspremie, die in de zestiger jaren reeds door de automobilisten als onredelijk hoog werd er-

(1) D.O.T., Auto Insurance and Compensation Study, Public Attitudes toward Auto Insurance, A report of the Survey Research Center Institute for Social Research of the University of Michigan, Washington, 1970, blz. 9-13.

(2) M. DUKAKIS, op. cit., blz. 589.

varen. De advocaten en de geledingen van de verzekeringsbranche die de vernieuwing ongunstig gezind waren, grepen dan ook graag naar het argument van de prijsstijging om de plannen in naam van de openbare opinie te dwarsbomen. KEETON en O'CONNELL van hun kant maakten zich sterk dat tegen alle schijn in de kostenopdrijvende factor van de uitbreiding van het toepassingsgebied ruimschoots gecompenseerd zou worden door kostenafnemende factoren als het gedeeltelijk afschaffen van de vergoeding voor extrapatrimoniale schade, door het uitsparen van langdurige betwistingen over fout en schade, door de verminderde aantrekkingskracht van andere levens- en ongevallenverzekeringen, door de uitschakeling van cumulatie van vergoedingen en - op een breder maatschappelijk vlak - door een ontlasting van de rechtbanken van verkeerszaken (1). Daarbij kwam nog dat in het B.P.-plan voorzichtigheidshalve een aantal procédés konden worden ingebouwd (lagere maxima, hogere franchise e.d.m.) die de kosten konden beïnvloeden zonder de hoofdkenmerken van het stelsel in het gedrang te brengen.

De kost van de hervorming bleef niet lang de grote onbekende en degenen die zich achter het argument van de prijsstijging verstopten, werden al gauw verplicht kleur te bekennen. In 1967 onderzocht een hoogleraar in de actuariële wetenschappen, HARWAYNE, welke de weerslag op de verzekeringspremie zou zijn van de invoering van een stelsel met de kenmerken van een B.P.-verzekering in twee staten, New York en Michigan (2). Aan het einde van zijn rijk gedocumenteerde en ophefmakende studie kwam hij tot een slotsom die zelfs KEETON en O'CONNELL moet

(1) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 295-298

(2) Over het New Yorks onderzoek wordt verslag uitgebracht door T.C. WILLIAMS, "Will No-Fault Cost More or Less", in Cath. Un. L. Rev., 1972, opg. in : Tort Law, No Fault and Beyond, blz. 475-477; over het Michigan onderzoek : F. HARWAYNE, "Insurance Costs of the Basic Protection Plan in Michigan", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 479-564.

hebben verrast : in beide staten kon de prijs van de verzekering met 25 % worden verminderd.

Voor het onderzoek in de staat New York werden, kort samengevat, de volgende stappen gezet :

- door het totaal aantal verkeersslachtoffers, zoals af te lezen uit de politieverlagen, te vergelijken met het totaal van de aanspraken waaraan naar geldend recht wordt voldaan, komt de auteur tot het besluit dat in het kader van de B.P.-verzekering 18 tot 28 % meer slachtoffers zouden worden vergoed;
- de gemiddelde omvang van de aanspraken zou tengevolge van de afschaffing van de extrapatrimoniale schadevergoeding van 825 \$ tot 618 \$ verlaagd worden en door de opheffing van de collateral source rule zelfs tot 453 \$;
- voor de berekening wordt er verder van uitgegaan dat de werkingskosten van de verzekeraars (beheerskosten) gelijk blijven maar dat de procedurekosten in de ruime zin (de kosten om tot een rechtelijke uitspraak of tot een buitengerechtelijke dading te komen, met inbegrip van de advocatenhonoraria) op ongeveer de helft zouden terugvallen.

Een onderzoek ingesteld door de American Insurance Association leverde analoge resultaten op : aan twaalf van haar aangesloten verzekeraars had de A.I.A. gevraagd over een bepaalde periode de bij hen ingediende ongevalsdoossiers te onderzoeken vanuit de vraagstelling, hoeveel meer of minder het hun zou gekost hebben om de slachtoffers op een no-fault basis te voldoen in plaats van in termen van aansprakelijkheid. Ook hier was de slotsom een vermindering van de totale schadevergoeding (waarbij de uitbreiding van het toepassingsveld in de "breedte" ruimschoots goedge maakt werd door de beperking van de toegekende bedragen in de "hoogte") en van de bijkomende kosten (vooral de procedurekosten), en dus een afname van de verzekeringspremie ten belope van ongeveer 25 % (1).

(1) A.I.A., Report of Special Committee to Study and Evaluate the Keeton-O'Connell Basic Protection Plan and Automobile Accident Reparations, New York, 1968, blz. 13-16.

§ 3. Invoering en werking van de eerste no-fault verzekeringswetten

A. De eerste no-fault verzekeringswet : Massachusetts

93 Totstandkoming

Op 1 januari 1971 zette de staat Massachusetts als eerste de stap tot invoering van een no-fault verzekering en een jaar later was ze eveneens de eerste om analoge beginselen tot zaakschade uit te breiden. Dat het nieuw tijdperk juist in deze staat werd ingeluid is niet toevallig : de mate van verstedelijking en de verkeersdrukke zijn er zeer belangrijk, de politieke gezindheid is er eerder hervormingsgezind en de tegenstand tegen het beginsel van een verplichte aansprakelijkheidsverzekering was er reeds in 1929 overwonnen; tegelijk waren de proces-, bijstands- en verzekeringskosten onder het aansprakelijkheidsstelsel er het hoogst (1).

Een wet die grotendeels het B.P.-plan overnam was reeds in 1967, nog vooraleer de standpunten definitief waren ingenomen, door het Huis van Afgevaardigden goedgekeurd maar in de Senaat gestrand door een krachtdadig optreden van de verzekeringsbranche, die een jaar uitstel vroeg om uit te maken in hoeverre ze de nieuwe ideeën zou steunen. Maar 1968 was een verkiezingsjaar en de no-fault gedachte boekte weinig vooruitgang; in de daaropvolgende jaren werden echter onder impuls van de nieuwe gouverneur SARGENT en onder leiding van de Insurance Commissioner RYAN vorderingen gemaakt, die uitliepen op de goedkeuring van de no-fault wet op 13 augustus 1970.

Deze wet mag dan nog in grote lijnen het voorstel van KEETON en O'CONNELL overnemen, er kan niet ontkend worden dat hij op bepaalde punten de sporen draagt van een compromis en dat een aantal toegevingen aan betrokken groepen de oorspronke-

(1) "The Plan's Architect Speaks, An Interview with Massachusetts Insurance Commissioner John Ryan", in Ind. Ag., 1972, blz. 23. Over de totstandkoming, zie ook : R. KENNEY, "A Pilgrim's Progress. Three Years of No-Fault in Massachusetts", in For., 1973, blz. 129-131; J. RYAN, "Massachusetts Tries No-Fault", in A.B.A.J., 1971, blz. 431-433.

lijke ideeën hier en daar hadden afgezwakt. De gevolgde werkwijze is hieraan niet vreemd (1) : omdat de federale wetgever weinig belangstelling vertoonde en de gouverneurs in de eerste jaren na 1965 meer oog hadden voor andere onderwerpen, kwam de verantwoordelijkheid voor de invoering van de voorgestelde plannen op de wetgevende lichamen van de verscheidene staten te liggen. Zoals gebruikelijk op het stuk van de zeer technische en gedetailleerde verzekeringswetgeving, werden dan comités ad hoc opgericht die meestal niet op een eigen staf konden rekenen en voor het praktische werk dus vaak een beroep moesten doen op zogenaamde lobbyists : groepen of personen die zonder tot het wetgevend lichaam te behoren meewerkten aan de totstandkoming van de wetten door het opstellen van rapporten of door het afleggen van getuigenissen op hearings ten behoeve van het comité (2). De lobbyists worden aangesproken op grond van hun vertrouwde met het behandelde probleem, maar hebben bij de oplossing vaak een eigen belang. In de ogen van sommigen was dan ook bezwaarlijk, dat voor de hervorming van de motorrijtuigenverzekering het lobbying in vele staten aan de verzekeringsbranche werd overgelaten.

In Massachusetts werd van dit procédé nochtans minder hinder ondervonden dan elders. Om te beginnen was aan het hoofd van het comité een bijzonder bekwame en door een uitgebreide staf omringde jurist aangesteld, RYAN, die zich gesteund wist door de gouverneur van de staat en door de publieke opinie, die uiting gaf aan haar ontevredenheid met de geldende regeling. Daarbij kwam, dat de druk waaraan hij blootgesteld was van de kant van de verzekeringsbranche niet zo zwaar was : daarvoor was zijzelf inwendig te grondig verdeeld, terwijl de geleidingen die zich wel uitspraken de nieuwe ideeën niet ongunstig gezind waren, maar alleen op zekere waarborgen aanstuurden, die

(1) Hiervoor handelt : M. DUKAKIS, "Legislators Look at Proposed Changes", in Un. Ill. L.F., 1967, inz. blz. 586-587 en 590.

(2) Zie : A. en S. TUNC, Le droit des Etats-Unis d'Amérique, Sources et Techniques, Parijs, 1955, nr. 102, blz. 281.

zij op het beslissende moment (begin 1970) inderdaad ook kwamen (1).

De advocaten van hun kant hebben zich evenmin onbetuigd gelaten, ook al omdat een aantal onder hen zitting had in de wetgevende lichamen van de staat. Alhoewel een fractie hervormingsgezind was (zie nr. 89) en een ander deel vlug bereid was zich bij het onvermijdelijke neer te leggen, bleef de meerderheid fel tegen het ontwerp gekant. Gedeeltelijk met succes, want volgens gezaghebbende auteurs dient het vaststellen van het plafond van de no-fault benefits op het vrij laag bedrag van 2000 \$, terwijl KEETON en O'CONNELL 10 000 \$ hadden voorgesteld, toegeschreven aan de actie van de advocaten (2). Daarenboven stelden zij in het openbaar steeds opnieuw de vraag of sommige punten uit het ontwerp niet ingingen tegen grondwettelijke amendementen, zodat de nieuwe wet in 1971 van start ging in een sfeer van onzekerheid en verdachtmaking (zie nr. 98).

94 Beschrijving van de wet : toepassingsgebied en uitsluitingsgronden

De nieuwe beginselen werden ingevoerd door wijziging en aanvulling op bepaalde punten van de bestaande wet over de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen (3) : voortaan moet voor elk motorrijtuig naast een verzekering van het klassieke type ook een no-fault verzekering worden afgesloten. Deze

(1) R.E. KEETON, op. cit., blz. 116; "The Plan's Architect Speaks...", blz. 25; "Will 'No-Fault' bring cheaper, better Auto-Insurance?", in Chang. Times, 1972, blz. 16.

(2) A. TUNC, "Le projet de loi sur les accidents de la circulation des professeurs Keeton et O'Connell", in Rev. int. dr. int., 1968, blz. 445.

(3) Mass. Gen. Laws Ann. ch. 90, § 34 A tot O, zoals geamendeerd door : the Commonwealth of Massachusetts Acts, 1970, chapter 670, goedg. 13 augustus 1970 (Advance Copy, 1970, blz. 529-536) (persoonsschade) en : the Commonwealth of Massachusetts Acts, 1971, chapter 978, goedg. 15 nov. 1971 (op. cit., 1971, blz. 893-897) (zaakschade); uitgebreide en kritische comm. : R. KENNEY en C. McCARTHY, "'No-Fault' in Massachusetts. Chapter 670, Acts of 1970. A Synopsis and Analysis", in Mass. L.Q., 1970, blz. 23-51; J. GHIARDI en J. KIRCHER, "Automobile Insurance : An Analysis of the Massachusetts Plan", in Syr. L. Rev., 1970, blz. 1135-1147.

dekt op een no-fault basis de schade die door een verkeersdeelnemer wordt opgelopen bij een ongeval, overkomen op het grondgebied van de staat, terwijl hij zich bevond in of op een motorrijtuig, aan het in- of uitstappen was of als voetganger of fietser door een motorrijtuig werd aangereden. Worden uitgesloten, de verkeersslachtoffers die aanspraak kunnen maken op prestaties van de arbeidsongevallenverzekering, die het ongeval opzettelijk hebben veroorzaakt of (als dit in de polis is bedongen) die het voertuig in staat van dronkenschap bestuurden of het gebruikten om een misdaad te plegen of om aan de politie te ontkomen.

De vraag tot welke verzekeraar het slachtoffer zich moet wenden wordt opgelost zoals in het B.P.-plan (1).

95 Beschrijving van de wet : aflijning van de vergoebare schade
Vergoedbare schadeposten (2)

- (a) Vergoed worden vooreerst de kosten gedaan naar aanleiding van het ongeval : kosten gedaan voor gezondheidszorgen in de breedste zin, begrafenis kosten en zelfs kosten door een verzekerde gedaan naar aanleiding van letsels geleden door anderen (bv. gezinsleden); wel is vereist dat de kosten bleven binnen de perken van wat redelijk en noodzakelijk was en dat ze gedaan werden binnen de twee jaar na het ongeval; cumulatie met prestaties uit andere bronnen (Blue Cross, Blue Shield) is zonder beperking toegestaan.
- (b) Voor inkomensschade is eveneens een tussenkomst voorzien, waarvan de berekening nochtans anders dan in het B.P.-plan door de wet vrij nauwkeurig wordt voorgeschreven : ze neemt de vorm aan van wekelijkse uitkeringen ten belope van 75 % van het gemiddeld werkloon berekend over het jaar dat aan het ongeval voorafgaat; ook voor arbeidsongeschiktheid van niet-inkomens trekkenden wordt tussengekomen, zonder dat de 75 % grens wordt gesteld; anders dan voor de herstelkosten worden voor inkomensschade de no-fault benefits alleen

(1) Geciteerde wet, § 34 A.

(2) Ibid.

verstrekt als niet elders een recht op vergoeding bestaat, wat een afbreuk is aan de traditionele collateral source rule.

- (c) Bijzonder innoverend is de vergoeding die in de wet omschreven is als "recovery of non-income producing expenses"; bedoeld wordt kosten terug te betalen, die het slachtoffer heeft gedaan naar aanleiding van prestaties die hij normaal zelf zou hebben verricht (zonder de bedoeling te hebben daaruit een inkomen te halen) maar die hij nu aan anderen (die nochtans geen gezinsleden mogen zijn) heeft moeten opdragen : bereiden van maaltijden, schoonmaken van de woning, maar ook schilderen van een kamer of verrichten van timmerwerk...

Perken van de no-fault benefits

- (a) Naar boven worden de prestaties beperkt door een over-all limitation : de som van no-fault prestaties, uit welchen hoofde ook, kan per verzekerde niet meer belopen dan 2 000 \$, wat vijf keer minder is dan het door KEETON en O'CONNELL voorgesteld bedrag (1).
- (b) Naar beneden worden de prestaties beperkt door een vrijstelling. Deze kan naar eigen keuze van de verzekeringnemer vastgesteld worden op 250, 500, 1 000 of 2 000 \$ (2). De ratio voor deze keuzemogelijkheid is, de automobilisten die reeds een algemene levens- of ongevallenverzekering afgesloten hebben, niet te verplichten hetzelfde risico een tweede maal te verzekeren. Derden mogen van deze keuze natuurlijk geen nadeel ondervinden : ze speelt alleen voor de verzekeringnemer zelf en zijn gezinsgenoten, en de vrijstelling van aansprakelijkheid ten voordele van de schadeverwekker blijft in elk geval gelden ten belope van 2 000 \$, welke ook de gekozen vrijstelling is. Voor het deel dat onder de vrijstelling valt, is de automobilist dus steeds zijn eigen

(1) Voor een verantwoording van dit bedrag : "The Plan's Architecture Speaks...", blz. 23; comm. over berekening van de vergoeding : R. KENNEY en C. McCARTHY, op. cit., blz. 32-35.

(2) § 34 M.

verzekeraar, vermits hij daarvoor noch tegen de no-fault verzekeraar, noch tegen de schadeverwekker aanspraken kan laten gelden.

96 Beschrijving van de wet : verband tussen no-fault en aansprakelijkheid (1)

Voor niet no-fault gedekte schade blijft, zoals in het B.P.-plan, de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid spelen, die aan de kant van de automobilist verzekerd moet zijn. Opnieuw worden dus twee beginselen met elkaar verenigd : dat alle slachtoffers recht moeten hebben op een vlugge en onvoorwaardelijke vergoeding en dat de schadeloosstelling zoals voorheen integraal moet kunnen zijn. Op dit tweede beginsel bestaan twee uitzonderingen : voor schade die onder de vrijstelling valt en voor minder ernstige extrapatrimoniale schade. Als zodanig beschouwt men, pijnen en smarten geleden naar aanleiding van een letsel waarvoor de herstelkosten niet meer beliepen dan 500 \$ - een criterium dat leidde tot een overconsumptie van gezondheidszorgen. Wel werden in de wet een aantal gevallen opgesomd (overlijden, verlies van bepaalde lichaamsfuncties e.d.m.) waarin de vorderingsmogelijkheid m.b.t. extrapatrimoniale schade in elk geval bestaat, ongeacht de omvang van de gedane kosten.

Als schadeposten die het voorwerp van een vordering uit onrechtmatige daad blijven uitmaken noemen KENNEY en McCARTHY : de zaakschade (zie nochtans nr. 97), inkomensschade die buiten de strakke berekening valt, schade van welke aard ook die de over-all limitation van 2 000 \$ te boven gaat, kosten gedaan meer dan twee jaar na het ongeval, ernstige extrapatrimoniale schade en schade opgelopen buiten het grondgebied van de staat (2).

Verder kan de aansprakelijkheidsvordering ook ingesteld worden tegen verkeersdeelnemers die geen no-fault verzekering hebben

(1) § 34 M.

(2) R. KENNEY en C. McCARTHY, op. cit., blz. 41.

afgesloten, zoals voetgangers. Dit brengt ons tot een belangrijk punt, nl. de juiste omschrijving van de draagwijdte van de vrijstelling van aansprakelijkheid die door de no-fault verzekering wordt verleend (1). Wil er vrijstelling zijn, dan dienen twee voorwaarden tegelijk vervuld : het slachtoffer moet gerechtigd zijn op no-fault benefits en de persoon in wiens voordeel de vrijstelling speelt moet een eigenaar, gebruiker of inzittende van een onderworpen motorrijtuig zijn. Verder geldt dat de prestatieverlenende verzekeraar gesubrogeerd is in de rechten van de schadelijder tegenover de derde (of diens verzekeraar) die voor de schade aansprakelijk is. Op dit cruciaal punt mag geen misverstand bestaan, en daarom dienen duidelijk twee mogelijkheden onderscheiden ^{al}haargelang de persoon die de schade door zijn fout heeft veroorzaakt een no-fault verzekering heeft afgesloten of niet, dus eigenaar of bestuurder van een motorrijtuig is of niet. In het tweede geval is er zoals gezegd geen vrijstelling van aansprakelijkheid en kan hij door de no-fault verzekeraar worden aangesproken ten belope van de door deze verleende prestaties. In het eerste geval speelt de vrijstelling wel ten gunste van de schadeverwekker maar kan de verzekeraar van zijn motorrijtuig aangesproken worden door de prestatieverlenende verzekeraar, en dit niet alleen ten belope van de gedane uitkeringen maar ook van de daarmee verband houdende kosten. In dit laatste geval staan we dus voor aanspraken tussen verzekeraars van motorrijtuigen; de wet vermeldt dat de uitoefening van de subrogatie dan door overeenkomsten tussen de maatschappijen dient geregeld en dat geschillen daarom ^{kan} dienen beslecht door arbitrage. Uit deze regeling blijkt nogmaals hoe nauw aansprakelijkheids- en no-fault verzekering in elkaar verstrengeld zijn. In die zin dan ook RYAN : "In practical effect, the Massachusetts plan is a no-fault plan in the treatment of injured but a fault plan in its final allocation of costs" (2). De motorrijtuigenverzekering is dus van een

(1) R. KENNEY en C. MCCARTHY, op. cit., blz. 45; J. GHIARDI en J. KIRCHER, op. cit., blz. 1157.

(2) J. RYAN, op. cit., blz. 433.

bijzonder ingewikkeld model : een verzekering die vanuit het standpunt van de slachtoffers wel no-fault is, maar die van zodra ze dit kan de kenmerken van een aansprakelijkheidsverzekering aanneemt.

97 Beschrijving : zaakschade

Op 1 januari 1972 trad in Massachusetts ook voor schade aan de motorrijtuigen zelf (blikshade) een nieuwsoortige en merkwaardige regeling in voege die gestalte gaf aan twee beginselen : de aansprakelijkheid is ook voor dat soort schade te kostelijk en dient afgeschaft door de gelaedeerde aanspraken te geven tegen zijn eigen verzekeraar, niet tegen die van een tegenpartij; de automobilist mag niet verplicht worden zijn eigen blikshade te verzekeren maar moet de keuze hebben tussen meerdere mogelijkheden (1). De drie formules waartussen de automobilist te kiezen had, waren :

- (a) all-risk coverage, d.i. dekking van blikshade aan het eigen voertuig ongeacht de ongevalsomstandigheden;
- (b) restricted coverage, d.i. dekking van eigen blikshade als bleek dat deze door de fout van een derde was veroorzaakt; de schade werd dus vergoed in dezelfde gevallen als onder een aansprakelijkheidsregime, maar door de eigen verzekeraar van het motorrijtuig;
- (c) no coverage for own car, waarbij de automobilist geen enkel recht had op vergoeding voor eigen blikshade, maar wel immuniteit genoot tegen aanspraken van derden voor schade die ze door zijn fout hadden geleden.

De vrijstelling kon volgens de voorkeur van de automobilist bepaald worden op 50, 100, 250, 500 of 1000 \$, maar vervalt indien de wagen aangereden werd terwijl hij regelmatig geparkeerd stond of beschadigd werd door een ernstige verkeersovertreding van een derde.

(1) Comm. : J. RYAN, Facts About the No-Fault Property Damage Plan, s.d., s.l., blz. 1-3 (onuitg.).

Dit stelsel bleek niet naar behoren te functioneren en werd nog geen twee jaar na zijn invoering reeds afgeschaft. De vergoeding van blikshade is dus opnieuw onder een aansprakelijkheidsstelsel gebracht.

98 Constitutionaliteit van de wet

Hoger is gezegd dat tegen sommige bepalingen van de wet bezwaren van grondwettelijke aard werden ingebracht.

De twijfels waren vooral gerezen omdat de wet de slachtoffers ongelijk scheen te behandelen volgens de omvang van hun schade, de onschuldige slachtoffers in bepaalde gevallen hun aanspraken ontzegde op extrapatrimoniale schadevergoeding en de tussenkomst van de jury uitschakelde. De verdenking werd door rechtspraak en rechtsleer in de eerste maanden reeds weggenomen op grond van beschouwingen van algemene aard : "if a state legislature determines in its wisdom that a no-fault plan (...) is preferable to the present fault system, that decision will survive any federal due process challenge", en verder "discrimination based on such findings seems clearly to bear a reasonable relation to the achievement of the legislatures objective" (1).

B. De No-Fault verzekeringswetten in andere staten

99 Overzicht aan de hand van de klassificatie van O'CONNELL en HENDERSON : algemeen

Het voorbeeld van Massachusetts kreeg in de periode 1972-1976 navolging, zodat midden 1976 vierentwintig van de vijftig staten de verkeersschade lieten beheersen door een of ander

(1) Voor verwijzingen naar de rechtspraak, zie : Mass. Gen. Laws Ann., ch. 90, noot onder § 34 A, blz. 119-120; J. BISHOP, "The Validity under the Constitution of the United States of Basic Protection. Insurance and Similar Proposals for the Reform of the System of Compensating Victims of Automobile Accidents", en : C. LINDSEY, "Due Proces, Equal Protection and No-Fault Allocation of the Costs of Automobile Accidents", beide in Department of Transportation, Automobile Insurance and Compensation Study, Constitutional Problems in Automobile Accident Compensation Reform, Washington, 1970, resp. blz. 35-58 en 1-34.

stelsel van no-fault first party verzekering (1). Zonder uitzondering hebben ze hun wortels in het Keeton-O'Connell-voorstel, al bestaan zowel tussen de wetten en dit voorstel als tussen de wetten onderling belangrijke verschilpunten. Hieronder wordt gepoogd zonder in details te treden, de nieuwe wetten te rangschikken op grond van hun algemene eigenschappen, en dit aan de hand van een classificatie die voorgesteld werd door O'CONNELL en HENDERSON (2). Uitgangspunt daarbij is een onderscheid tussen drie grote groepen : de Add-On-Plans, de Modified Plans en de Plans Approaching Pure No-Fault.

100 De "Add-On Plans"

De opzet van de Add-On Plans is beperkt : ze strekken niet verder dan tot het toevoegen aan de bestaande aansprakelijkheidsverzekeringen van een bijkomende en los van het foutbewijs staande dekking. Anders dan het B.P.-project en de wet van Massachusetts veranderen ze geen jota aan het aansprakelijkheidsrecht, maar voeren alleen de mogelijkheid en soms de verplichting in volgens zekere standaardclausules supplementaire voorzieningen te treffen tot dekking van kosten voor gezondheidszorgen en van inkomensderving, en in het geval van Delaware zelfs voor eigen blikshade.

De wetten van dit type kunnen dan verder worden gerangschikt volgens het al dan niet verplicht karakter van de no-fault verzekering : ofwel wordt het afsluiten ervan volledig overgelaten aan het oordeel van de automobilisten (Virginia), ofwel maakt ze een noodzakelijk onderdeel uit van de aansprakelijkheidsverzeke-

(1) Voor een verwijzing naar de resp. wetten, zie J. O'CONNELL en R. HENDERSON, "Status of No-fault Compensation Systems for Traffic Accidents in the United States", in Tort Law, No-Fault and Beyond, New York, 1975, blz. 280, 282 en 283; overzichten : General Adjustment Bureau, Analysis of Automobile No-Fault Statutes, New York, 1976; Insurance Information Institute, First-Party Auto Insurance, New York, losbladig.

(2) J. O'CONNELL en R. HENDERSON, op. cit., blz. 278-284.

ring, die echter zelf niet verplicht is (Arkansas, Oregon, South Dakota en Texas), ofwel is ze op gelijke voet met de aansprakelijkheidsverzekering een voorwaarde om het voertuig in het verkeer te brengen (Delaware, Maryland en South Carolina).

De no-fault dekking van de Add-On Plans belooft gewoonlijk niet meer dan 2 000 \$ (met als uitschieter Delaware met 10 000 \$) (1). Het weinig ingrijpend karakter van deze plannen blijkt ondermeer uit de regel dat de verzekeringsprestaties onbeperkt mogen gecumuleerd worden met uitkeringen op grond van health care en wage continuation plans, en dat in het algemeen gezien geen afbreuk wordt gedaan aan het recht van het slachtoffer om tegen de schadeverwekker een vordering uit onrechtmatige daad in te stellen, zonder dat nochtans no-fault en fault liability benefits mogen worden gecumuleerd.

101 De "Modified Plans"

De Modified Plans van hun kant verschillen van de vorige doordat ze wel wijzigingen aanbrengen in de aansprakelijkheidsregeling voor autoöngelukken : door no-fault uitkeringen te ontvangen - die in omvang gelijk kunnen zijn aan die van de Add-On Plans - loopt het slachtoffer een beperking op van zijn aanspraken op gemeenrechtelijke schadeloosstelling (2).

Ook hier kan verder uitgesplitst worden.

In sommige wetgevingen slaat de beperking enkel op het instellen van een vordering tot het bekomen van vergoeding voor extrapatrimoniale schade (Colorado, Connecticut, Georgia, Kansas, Kentucky, Minnesota, New Jersey en Utah). Om dan aan te geven welke van deze vorderingen uitgesloten zijn en welke niet,

(1) Zie ook : A.T., "La réforme du droit des accidents de la circulation aux Etats-Unis. La nouvelle loi de Delaware", in Rev. int. dr. comp., 1971, blz. 452.

(2) J. O'CONNELL en R. HENDERSON, op. cit., blz. 281; zie ook : E. DINNEEN, "How Faultless are the No-Fault Statutes ? A State Survey", in B.C. Ind. Comm. L. Rev., 1972, blz. 936 en 947.

wordt in deze staten meestal het volgend procédé aangewend : behoudens bij bepaalde opgesomde ernstige letsels en bij overlijden, worden de pijn en smarten alleen in aanmerking genomen als de geneeskundige kosten die naar aanleiding van het ongeval zijn gedaan een bepaald bedrag - meestal 500 \$ - overschrijden. Op het domein van de patrimoniale schade daarentegen laten deze plannen de aansprakelijkheid onaangeroerd. Wel zal de prestatieverlenende verzekeraar gesubrogeerd worden in de rechten van het slachtoffer tegenover de schadeverwekker, waardoor het beginsel van de automatische vergoeding in overeenstemming gebracht wordt met het beginsel, dat de verzekerde voor dezelfde schade geen tweemaal mag worden vergoed.

In andere wetgevingen wordt de aansprakelijkheidsvordering uitdrukkelijk haar voorwerp ontnomen voor schade waarvoor een aanspraak bestaat op no-fault prestaties. Enkel het surplus dat het grensbedrag van de no-fault verzekering te boven gaat blijft nog onder het gemeenrecht vallen. In het spoor van Massachusetts zijn Florida, Hawaii, Nevada, North Dakota en Pennsylvania deze weg ingeslagen. Men begrijpt dat verzekeringen van dit type noodzakelijk een verplicht karakter hebben.

102 De "Pure No-Fault Plans"

In de derde en laatste categorie zouden de zuivere no-fault wetten moeten vallen : diegene namelijk waarbij voor het ganse domein van de persoonsschade verzekering in de plaats van aansprakelijkheid treedt en er dus geen plafonnering van de verzekeringsuitkeringen is voorgeschreven. Bij nader toezien blijkt geen enkel van de Amerikaanse wetten aan deze voorwaarde te voldoen. O'CONNELL en HENDERSON vernoemen nochtans de wetten van New York en Michigan als Plans Approaching Pure No-Fault omdat ze dit schadespreidingsbeeld het dichtst benaderen. In New York is de grens van de no-fault prestaties gesteld op 50 000 \$. In Michigan zijn de kosten voor gezondheidszorgen onbeperkt terugbetaalbaar en andere kosten ten belope van 1 000 \$, terwijl inkomensvervangende uitkeringen aan hoge perken onderworpen zijn, in vergelijking met wat in andere staten in voege

is. Kan men dus niet zeggen dat in deze staten de foutaansprakelijkheid in het verkeer volledig heeft afgedaan, dan kan evenmin geloochend dat het aantal gevallen waarin de aansprakelijkheidsvraag wordt gesteld zeer klein geworden is. Inhoudelijk zijn deze stelsels niet zuiver no-fault, in de praktijk zeer dikwijls wel.

Voor de staat New York vertoont deze oplossing - wel perken, maar op een hoog peil - duidelijk de sporen van een compromis (1). Van in het begin werd de wetgever geconfronteerd met twee voorstellen : het eerste, geformuleerd in het hoger besproken verslag van het Insurance Department aan de gouverneur van de staat, wilde zowel voor de persoons- als voor de zaakschade de aansprakelijkheid in haar geheel opheffen (zie nr. 87); het tweede uitgewerkt door de New York State Bar Association wilde niet alle banden met het bestaande breken en de no-fault prestaties houden op een peil van 1 500 \$, waarboven dan weer onderhandeld en gepleit kon worden (2).

C. Eerste ervaringen met de no-fault verzekeringswetten

103 Het onderzoek onder leiding van WIDISS

In 1977 is door een aantal professoren uit een viertal staten het gelukkig initiatief genomen, een reeks artikelen en studies te bundelen over de eerste ervaringen met de no-fault verzekering in hun staat, ongeveer vijf jaar na de inwerkingtreding ervan (3). Van de meest frappante van hun bevindingen wordt hieronder verslag uitgebracht, waarbij de nadruk eens te meer op Massachusetts zal liggen, en de resultaten in andere staten hoofdzakelijk in vergelijking zullen behandeld worden.

- (1) J. GHIARDI en J. KIRCHER, "Auto Insurance in New York State", in Syr. L. Rev., 1972, blz. 197-201; analoge discussie (maar andere oplossing) in Delaware : W. PUGH jr., "And now the question : Is a threshold necessary in no-fault auto laws ?", in U.S. Inv., 1972, blz. 55-56.
- (2) Meer over dit voorstel : R. SEMERAD, "The Automobile Accident Reparations Controversy. A Primer for Lawyers and Others", in Albany L. Rev., 1971, blz. 474-476.
- (3) No-Fault Automobile Insurance in Action. The Experiences in Massachusetts, Florida, Delaware and Michigan (o.l.v. A.I. Widiss, J.W. Little, R.S. Clarck en Th. C. Jones), New York, 1977.

(a) Massachusetts

Uit een enquête gevoerd onder verkeersslachtoffers die wegens letselschade prestaties hadden genoten van de no-fault verzekering valt vooral de zeer grote mate van tevredenheid te onthouden, zowel wat de snelheid van de schade-afwikkeling als wat de omvang van de prestaties betreft (resp. 82 en 87 %). De meest aangevoerde redenen tot ontevredenheid leken bovendien gemakkelijk te verhelpen, bijvoorbeeld door de verzekeraars te verplichten de gelaedeerden te informeren over de stand van de afwikkeling, indien deze langer dan anderhalve maand aansleept, of door de verzekerden ertoe aan te zetten, hun rekeningen in te dienen van zodra ze die ontvangen. Het feit dat de aanspraken voortaan tegen een eigen verzekeraar dienen gericht (en niet tegen die van een tegenpartij) heeft slechts weinigen (5 %) weerhouden van het instellen van een vordering. Een belangrijke bevinding van de enquête is verder, dat de verzekeringsmaatschappijen blijkbaar de kans hebben benut om tot een betere verhouding te komen met hun verzekerden (die voortaan hun eigen cliënten zijn en niet die van een concurrent), en dat deze inspanningen door het publiek gunstig zijn onthaald (1). Zoals verwacht heeft de invoering van de no-fault verzekering een grote weerslag gehad op de activiteiten van de advocaten, die veel minder moeten optreden in betwistingen over schadevergoeding nu het merendeel van de slachtoffers zelf zijn vordering instelt, en die daarvan de invloed ondergaan op hun beroepsinkomen. Het lijkt nochtans dat de meesten dit verlies hebben kunnen compenseren door zich, dank zij een bewonderenswaardig aanpassingsvermogen, toe te leggen op andere domeinen, zodat ze op termijn de invoering van de nieuwsoortige verzekering niet zullen moeten betreuren (2). De terugslag van het aantal

-
- (1) A.I. WIDISS, "Accident Victims Under No-Fault Automobile Insurance. A Massachusetts Survey", in No-Fault Automobile Insurance in Action..., blz. 23-24 (samenstelling van de ondervraagde groep), 66-78 (mate van tevredenheid), 55 en 79 (relatie verzekeraar/verzekerde).
- (2) A.I. WIDISS, "Massachusetts No-Fault Automobile Insurance : Its Impact on the Legal Profession", in No-Fault Automobile Insurance in Action..., blz. 119.

geschillen voor de rechtbanken is spectaculair en belooft voor de District Courts 89 %, voor de Superior Courts 55 % (1).

Volgende beschouwingen van de hand van WIDISS zijn nog het vermelden waard (2) :

- de samenstelling van de enquêtegroep voor het door hem geleide onderzoek was grondig verschillend van die, welke tien jaar tevoren werd gebruikt voor de D.O.T.-studie, wat erop wijst dat een groot aantal verkeersslachtoffers in een aansprakelijkheidsstelsel niet, in een no-fault ^{stelsel} wel aan hun trekken komen;
- 90 % van degenen die vergoeding bekwamen onder het no-fault stelsel hadden schade opgelopen van minder dan 2 000 \$ en vielen dus onder het plafond tot waar in Massachusetts no-fault prestaties kunnen worden genoten, en waarboven de fout-aansprakelijkheid opnieuw speelt;
- nergens klonken klachten over misbruiken, en het feit dat de verzekeraars meestal zonder moeilijkheden te maken uitkeerden wat hun gevraagd werd, wijst erop dat ze het merendeel van de aanspraken als redelijk en gegrond beschouwden - een indruk die door vertegenwoordigers van de verzekeringsbranche werd bevestigd; de ervaring met de no-fault verzekering voor zaak-schade zou op dit punt nochtans minder gunstig zijn.

(b) Andere staten

Een vergelijking tussen de bevindingen in Delaware en in Michigan is bijzonder leerrijk : in de eerste staat is het no-fault beginsel slechts op een schuchtere en minimalistische wijze gerealiseerd in een Add-On plan, dat de keuze laat tussen (laag geplafoneerde) no-fault benefits en gemeenrechtelijke schade-loosstelling; in de tweede staat daarentegen gaat de no-fault

-
- (1) R. BOVBJERG, "The Impact of No-Fault Auto Insurance on Massachusetts Courts", in No-Fault Automobile Insurance in Action..., blz. 170-171.
 - (2) A.I. WIDISS, "A Survey of the No-Fault Personal Injury Claims Experience in Massachusetts", in No-Fault Automobile Insurance in Action..., blz. 220-222.

verzekering het verst, zijn de kostendekkende prestaties in de hoogte onbeperkt en sluiten ze de aansprakelijkheidsvordering uit. Welnu, in Delaware is, naar thans blijkt, sedert de wetswijziging weinig veranderd aan de overbelasting van de rechtbanken met verkeerszaken en is ook de weerslag op de activiteiten van de advocaten - meestal om begrijpelijke redenen voorstanders van dergelijke Add-On Plans - gering gebleken (1). In Michigan daarentegen zijn de gevolgen van de wetswijziging wel ingrijpender : de schade-afwikkeling verloopt over het algemeen tot wederzijdse tevredenheid van verzekeraars en cliënten, het aantal geschillen is fel teruggelopen en oververgoeding komt minder voor; wel is de verzekeringspremie licht gestegen, maar de verzekering functioneert goedkoper en de Commissioner of Insurance JONES gaat er prat op dat "Michigan policyholders enjoy more protection per premium dollar than in any other State in the country" (2).

(c) Besluit

Deze eerste systematische studie na vijf jaar no-fault verzekering laat een bilan zien die op de meeste punten positief is, althans voor die staten waar de no-fault gedachte op geen al te smalle basis werd verwezenlijkt. Ze moet dan ook een spoorslag zijn om, in de lijn van de federale bemoeiingen de overige staten voor de nieuwsoortige verzekering te winnen, en op grond van de ervaringen in Michigan deze verzekeringen zoveel mogelijk op te vatten als Pure no-fault Plans, naar de classificatie van O'CONNELL en HENDERSON (zie nr. 102) - een evolutie waar de advocaten en de verzekeraars gelet op de ervaringen in Massachusetts weinig of geen reden meer hebben om zich tegen te verzetten.

-
- (1) R.S. CLARCK en G.E. WATERSON, "No-Fault in Delaware", in No-Fault Automobile Insurance in Action..., blz. 333 en 356.
 - (2) Th.C. JONES, "No-Fault Automobile Insurance in Michigan. A Preliminary Study", in No-Fault Automobile Insurance in Action..., blz. 392.

104 Het onderzoek van het Department of Transportation

Een positieve bilan werd midden 1977 voorgelegd door het Department of Transportation (D.O.T.), aan het einde van een onderzoek naar de werking van de no-fault verzekering in de zestien staten waar deze op verplichte basis werd ingevoerd en op een of ander punt afbreuk doet aan de aansprakelijkheidsvordering (1). Wat de kwaliteit van de no-fault benefits betreft liggen de bevindingen in de lijn van de onderzoeken waarover zoëven verslag is uitgebracht. In de D.O.T.-studie worden nog een aantal andere punten aangeraakt. Zo wordt toegegeven dat het beginsel van een onbeperkte kostendekking voor gezondheidszorgen dat in een drietal staten wordt toegepast, bij ontstentenis van actuariële gegevens, de kleinere verzekeraars in moeilijkheden brengt bij de berekening van hun reserves en hen aanzet tot het prijsgeven van de verzekering van motorrijtuigen of tot het aangaan van overeenkomsten van herverzekering. Verder worden de twee soorten procédés tot uitschakeling van vergoeding voor extrapatri-moniale schade in minder ernstige gevallen tegen elkaar afgewogen en wordt een voorkeur geuit voor een "verbal threshold" (waarbij de letsels worden opgesomd die tot vergoeding van dat soort schade aanleiding geven) boven een "dollar threshold" (waarbij, zoals in Massachusetts gekeken wordt naar het bedrag van de geneeskundige zorgen om uit te maken of het letsel ernstig genoeg is) : dit laatste procédé leidt inderdaad tot een overconsumptie aan gezondheidszorgen en zelfs tot misbruiken. Of de verzekering duurder is geworden door minstens voor een deel no-fault te worden, is niet met zekerheid te zeggen. In de onderzochte staten is de premie wel gestegen, maar is niet uit te maken in hoeverre dit te wijten is aan andere factoren, zoals een versnelde inflatie, veranderingen in aantal en in ernst van de ongevallen, slecht berekende vergoedingsplafonds en een gewijzigde mentaliteit bij het vaststellen van de verzekeringsuitkeringen. Om gelijkaardige redenen kan geen oordeel worden gevormd over de weerslag van de hervorming op het ongevallenaan-

(1) State No-Fault Automobile Insurance Experience (1971-1977), Department of Transportation, Washington D.C., 1977.

tal, dat in dertien van de zestien onderzochte staten afnam : ook hier wordt de werking van de no-fault verzekering doorkruist met die van andere factoren, zoals strengere veiligheidsvoorschriften voor de bouw van wagens. De (verder in deze verhandeling toegelicht) verwachting dat de nieuwe beginselen tot een wijziging in de premieberekening zouden leiden die zo ingrijpend zou zijn dat ze de automobilisten tot het kopen en de autofabrikanten tot het bouwen van veiliger wagens moet aanzetten, kon niet worden getoetst, omdat de nieuwsoortige verzekeringen (door de plafonnering van de no-fault benefits en door de subrogatie van de verzekeraars) zich niet ver genoeg van de aansprakelijkheidsverzekering hebben verwijderd (1).

§ 4. Toekomstperspectieven en voorlopige evaluatie van de no-fault verzekeringswetten

A. Poging tot harmonisatie van de wetten volgens een federaal model

105 De nood aan harmonisatie

Uit wat voorafgaat is een grote verscheidenheid gebleken tussen de wetten die wel gestalte geven aan dezelfde beginselen maar die fel uiteenlopen wat de reikwijdte van het no-fault beginsel betreft en het verband met het aansprakelijkheidsbeginsel. "It results that, aldus ROSENBERG, while we have an army of legislators on the march toward a goal they vaguely perceive as no-fault, no two of them are tramping in the same direction" (2). Een verklaring voor die verschilpunten dient niet gezocht op het principiële of filosofische vlak. Ze houden eerder verband met het feit dat elk van die stelsels de e-

(1) State No-Fault Automobile Insurance Experience....., blz. 73-59 (over de kwaliteit van de no-fault benefits), 76 (moeilijke reserveberekening), 76-77 (procédés tot inperking voor extrapatrimoniale schade), 80 (premieverhoging), 60 (ongevallenpreventie).

(2) M. ROSENBERG, "The no-fault automobile insurance movement in the United States", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, 1974, blz. 207.

manatie is van een compromis tussen uiteenlopende belangen, en dat het punt waarop na geven en nemen overeenstemming werd bereikt zich in elke staat elders situeerde. De wetgevings-techniek leende zich trouwens tot beïnvloeding van buitenaf : bij ontstentenis van voldoende krachtige uitvoeringsorganen zijn de wetgevende lichamen van de staten aangewezen op de medewerking van lobbyists, die niet zelden zelf belang hebben bij de te geven oplossing (zie nr. 93).

Om de discussie te verheffen boven het niveau van een belangenstrijd, kan eraan gedacht worden de aangelegenheid in haar geheel te onttrekken aan de bevoegdheid van de staten en naar een federale oplossing te streven. In die zin kan een passage worden geïnterpreteerd uit de door president Johnson in 1968 uitgesproken State of the Union, en waarin hij het Congres opdroeg een grondige studie over de autoverzekering te ondernemen (1).

Kort daarna werd een eerste stap gezet. Men weet dat een van de hoofdproblemen voor de wetgeving in de verscheidene staten gelegen is in het tekort aan objectieve - dit is, niet van belanghebbende instanties bekomen - gegevens over de werking van het bestaande recht en over de verwezenlijkbaarheid van alternatieven. In mei 1968 werd dan ook op last van het Congres in het kader van het federaal Department of Transportation begonnen met een groots opgevatte en op strikt wetenschappelijke gronden doorgevoerde studie naar omzeggens alle aspecten van de hervorming. De bevindingen werden onder de vorm van een vijftientigtal rapporten uitgebracht in de loop van 1971, zonder dat nochtans door het Department of Transportation een bepaalde oplossing werd voorgestaan en in de regel zelfs zonder commentaar (2).

106 Het uitwerken van een federaal model

Pas nadat in steeds meer staten de hervorming in definitieve

- (1) A. TUNC, "La réforme du droit des accidents de la circulation : le message du président Johnson, les projets du président Bedour et du professeur Street", in Rev. int. dr. comp., 1968, blz. 514.
- (2) Details bij : R. BOMBAUGH, "The Department of Transportation's Auto Insurance Study and Auto Accident Compensation Reform", in Cal. L. Rev., 1971, blz. 207-240; A. TUNC, "La réforme du droit des accidents de la circulation : l'étude du Département des Transports des Etats-Unis", in Rev. int. dr. comp. 1971, blz. 437-446.

vormen werd gegoten, kwam op federaal niveau opnieuw de gedachte tot leven van een harmonisatie. Met het oog op een doeltreffende slachtofferbescherming bij ongevallen overkomen op een vreemd grondgebied of waarbij een elders verzekerd voertuig is betrokken, werd onder leiding van senator HART in de schoot van het Senate Anti-Trust and Monopoly Subcommittee in de periode 1970-1972 een voorstel uitgewerkt van een Uniform Motor Vehicle Accident Reparations Insurance Act (UMVARA), uitdrukkelijk bedoeld als een richtsnoer voor de staten bij de verdere uitstippeling van hervormingen (1). Dit initiatief kende geen onmiddellijk resultaat, wat niet verwonderlijk is gezien de rechtlijnigheid van het plan, wars van de traditionele halfslachtigheid :

- het begrip van de vergoedbare schade is zeer ruim gesteld en omvat alle patrimoniale persoonsschade, voor de kostendekking zonder enige andere beperking dan die van de "redelijkheid en noodzakelijkheid", voor de inkomensvervanging met als vrij hoge grens 200 \$ per week;
- wel wordt alleen rekening gehouden met het netto-verlies, dus na aftrek van prestaties uit andere vergoedingsbronnen;
- uitsluitingsgronden zijn alleen diefstal en opzettelijke beschadiging;
- als algemene regel kan gesteld dat de foutaansprakelijkheid in het verkeer, voor zover gegrond op een fout in het bezit of het gebruik van een motorrijtuig, wordt afgeschaft; uitzonderingen werden gemaakt voor het deel van de inkomensschade dat het grensbedrag van 200 \$ per week te boven gaat, voor de extrapatrimoniale schade indien deze aanzienlijk is, dit is het bedrag van 5 000 \$ overschrijdt, en voor de schade aan goederen andere dan motorvoertuigen. A contrario kan hieruit afgeleid worden dat blik schade en extrapatrimoniale schade beneden de 5 000 \$-grens blijft liggen waar ze valt, onder voorbehoud van eigen voorzieningen vanwege de eigenaar van het motorrijtuig.

(1) R. HENDERSON, "The Uniform Motor Vehicle Accident Reparations Act, 1973", in Tort Law, No-Fault and Beyond, New York, 1975, blz. 286-306; voor een comm. : J. GHIARDI en J. KIRCHER, op. cit., blz. 204.

Geconfronteerd met het feit dat in weerwil van deze duidelijke richtlijnen de staten elk hun eigen koers bleven varen, daarbij angstvallig het midden houdend tussen tegengestelde belangen, besloot de Senaat in 1974 tot een krachtadiger optreden : op 1 mei 1974 werd de zogenaamde National Standards No-Fault Motor Vehicle Insurance Act (S. 354) goedgekeurd, die de algemene kenmerken van de UMVARA overneemt en waarover op 15 juli 1975, na wijziging op sommige minder belangrijke punten, door het Senate Commerce Committee een gunstig verslag werd uitgezocht. De wet wil een uniform no-fault stelsel vestigen dat over het ganse grondgebied van de Verenigde Staten toepassing moet vinden, en wil dit bereiken door het stellen van richtlijnen, waarnaar de staten zich bij het uitvaardigen van wetten dienen te voegen (1). Volgende punten vooral zijn van belang : het verplicht karakter van de verzekering, de no-fault dekking van alle redelijk gemaakte kosten van gezondheidszorgen ten voordele van alle verkeersslachtoffers, de vergoeding van inkomensschade ten belope van minstens 15 000 \$, de verenging van het domein van de foutaansprakelijkheid tot dat deel van de patrimoniale persoonsschade dat niet no-fault gedekt is en tot de extrapatrimoniale schade in uitzonderlijk ernstige gevallen (overlijden, ernstige en blijvende verminking), het subsidiair karakter van de vergoeding tegenover sociale of van staatswege ingerichte prestaties voor dezelfde schade, het verbod van subrogatie van de no-fault verzekeraar tegenover andere autoverzekeraars. Laat een staat na binnen de vier jaar een met deze krachtlijnen overeenstemmend stelsel in voege te brengen, dan wordt de wetgeving van die staat terzijde geschoven en vervangen door een federale wet, waarvan de uitvoering in handen wordt gegeven van het Department of Transportation.

-
- (1) Report of the Senate Committee on Commerce on S. 354, Government Printing Office, Washington, 1975; voor de volledige wet en de teksten van de hoorzittingen, zie : Hearings before the Committee on Commerce United States Senate, Ninety-fourth Congress, First Session on S. 354, Washington, 1975; comm. : G. ALEXANDER, "Special Status report : Federal No-Fault Insurance Developments", in I.N.C.L. Brief, 1976, vol. 5, nr. 2, blz. 1, 2 en 6-10.

Het is de vraag welke de houding van het Huis van Afgevaardigden zal zijn tegenover de ondubbelzinnige stellingname van de Senaat. Alhoewel de presidenten Nixon en Ford geneigd leken de regeling van de autoverzekering aan de staten over te laten (1), bracht het Subcommittee on Consumer Protection and Finance enigszins tegen de verwachtingen in (maar met een nipte meerderheid) een gunstig verslag uit ten behoeve van het Huis van Afgevaardigden (2).

B. Voorlopige evaluatie

107 "How faultless are the no-fault statutes ?"

Het ogenblik lijkt gunstig om uit het kluwen van gegevens in verband met de no-fault verzekering in de Verenigde Staten de draden te trekken : na vijf jaar (1965-1970) van voorafgaande besprekingen en confrontatie tussen de standpunten van de verscheidene belangengroepen en na vijf jaar (1970-1975) van intense wetgevende bedrijvigheid heeft de grondgedachte, dat verkeersslachtoffers ook vergoed moeten worden als ze geen fout kunnen bewijzen, ingang gevonden en lijkt ze gereed om voor de toekomst in vastomlijnde en harmonische vormen te worden gegoten.

Voor de evaluatie kan worden uitgegaan van ^{de} titel van een artikel van de hand van DINNEEN : "How faultless are the no-fault statutes ?" (3). Deze vraag is lang niet rethorisch bedoeld : uit de beschrijving in de vorige paragrafen moet het inderdaad zijn opgevallen dat de nieuwsoortige verzekering slechts gedeeltelijk in de plaats is getreden van aansprakelijkheid, in een mate die daarenboven sterk wisselt van staat tot staat. Opnieuw kan verwezen worden naar het voorbeeld van Massachusetts (zie nr. 96) : de aansprakelijkheid blijft spelen voor alle niet no-fault gedekte schade, en dat is ondermeer de patrimoniale persoonsscha-

(1) J. O'CONNELL en R. HENDERSON, "Status of No-Fault compensation Systems for Traffic Accidents in the United States", in Tort Law, No-Fault and Beyond, New York, 1975, blz. 285.

(2) G. ALEXANDER, op. cit., blz. 2.

(3) E. DINNEEN, "How Faultless are the No-Fault Statutes ? A State Survey", in B.C. Ind. Com. L. Rev., 1972, blz. 935-954.

de die de over-all limitation van 2 000 \$ te boven gaat of die buiten de strakke berekeningsregels valt, de extrapatrimoniale schade en de zaakschade; daarbij komt dat de vrijstelling van aansprakelijkheid alleen speelt ten gunste van de verzekeringnemende automobilisten; en vooral is een ingewikkeld stelsel van subrogatie voorgeschreven, dat ondermeer aanleiding geeft tot afrekeningen tussen verzekeringsmaatschappijen volgens het foutcriterium, en dat de wet maakt tot een "no-fault plan in the treatment of injured but a fault plan in its final allocation of costs" (1). Een dergelijke verzekering mag vanuit het standpunt van de schadelijder een no-fault verzekering zijn, ze herneemt zodra ze dit kan de kenmerken van een aansprakelijkheidsverzekering : de schade vloeit dan langs de vertrouwde kanalen van aansprakelijkheid naar de schuldige partij of haar verzekeraar.

Wat geldt voor Massachusetts is a fortiori waar voor staten met een no-fault verzekeringswet volgens het Add-On model. Dergelijke wetten veranderen niets aan het aansprakelijkheidsrecht, maar bieden de verkeersslachtoffers de mogelijkheid een vrij onbelangrijk deel van hun schade op no-fault basis vergoed te krijgen, in welk geval ze voor dezelfde schade niet meer op grond van onrechtmatige daad kunnen vorderen - wat in de meeste wetten van dit model niet eens uitdrukkelijk gezegd wordt maar uit de subrogatie kan worden afgeleid (zie nr. 100).

108 Dient het grensbedrag afgeschaft ?

Uit wat voorafgaat zal wel duidelijk geworden zijn hoe belangrijk het vaststellen is van het grensbedrag van de no-fault benefits, dus het bedrag waaronder niet en waarboven wel over de ongevalsomstandigheden dient gediscuteerd. Met ondermeer DINNEEN en vooral PUGH zijn we van oordeel dat het bepalen van dit plafond, maar meer nog het antwoord op de voorafgaande vraag of er wel een plafond moet zijn, van beslissend belang zijn bij de

(1) J. RYAN, "Massachusetts Tries No-Fault", in A.B.A.J., 1971, blz. 433.

uitstippeling van een no-fault verzekering (1). Hierover blijkt van meetaf, dus van in het midden van de zestiger jaren, een verschil in opvatting te hebben bestaan :^{de}gedachte aan een (weliswaar vrij hoog) plafond komt van de opstellers van het B.P.-plan, maar werd niet overgenomen door de American Insurance Association en het New York Insurance Department, die de voornaamste tegenvoorstellen formuleerden en daarbij niet wilden weten van een over-all limitation (zie nr. 86).

De evolutie in de jaren daarna heeft de kernvraag niet opgelost maar de tegenstelling integendeel verscherpt. De meeste wetten hebben inderdaad in een plafond voorzien, dat in de meeste staten dan nog beduidend lager ligt dan het door het B.P.-plan voorgestelde grensbedrag van 10 000 \$ (volgens de auteurs van het plan nochtans een minimum wilde de no-fault verzekering voldoende inhoud hebben (2)). De verklaring voor het naar beneden halen van wat reeds als een minimum was bedoeld, ligt, naar de mening van TUNC, in het feit dat geen hervorming kon worden doorgevoerd indien niet aan de advocaten voldoende ruimte werd gelaten om te pleiten over de schuldvraag en over extrapatrimoniale schadevergoeding (3). Dezelfde auteur beschouwt de wetswijziging in Massachusetts, met een grensbedrag van 2 000 \$, als een Pyrrhusoverwinning en ook KEETON drukt de vrees uit dat de eerste no-fault wet zodanig van haar inhoud is ontdaan dat ze nog amper als een voorbeeld voor elders kan gelden (4).

-
- (1) E. DINNEEN, op. cit., blz. 954; W. PUGH, "And now the question : Is a threshold necessary in no-fault auto laws ?", in U.S. Inv., 1972, blz. 55-56.
 - (2) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, "Alternative Paths Toward Nonfault Automobile Insurance", in Cal. L. Rev., 1971, blz. 250.
 - (3) A. TUNC, "Le projet de loi sur les accidents de la circulation des professeurs Keeton et O'Connell", in Rev. int. dr. comp., 1966, blz. 445.
 - (4) Resp. : A. TUNC, "L'indemnisation des dommages corporels accidentels. Les lois nord-américaines et néo-zélandaise. Les commissions anglaise et irlandaise", in Rev. int. dr. comp., 19, blz. 683; R.E. KEETON, "L'assurance automobile permettant l'indemnisation des victimes indépendamment de la faute dans le Massachusetts", in Rev. int. dr. comp., 1971, blz. 119.

Het stellen van een grensbedrag, op welk niveau ook, leidt tot een ongelijkbehandeling van ernstige en minder ernstige schadegevallen. Hierin kan een gemis aan logica worden gezien : terwijl de aanzet tot de hervormingsbeweging een inzicht was in de onvolkomenheden van het foutstelsel, laten de nieuwe wetten juist de ernstige gevallen verder onder dit stelsel ressorteren - al dient herhaald dat het feit dat de verkeersslachtoffers in de eerste weken na het ongeval voor een eerste schijf van hun schade op no-fault basis worden vergoed een ruggesteën betekent in hun positie als gedingvoerende partij, met het oog op het surplus.

Het stellen van een grensbedrag dient in verband gebracht met wat in de eerste paragraaf is gezegd over de kritiek op het aansprakelijkheidsrecht. Waar die kritiek op sloeg was niet in de eerste plaats de aansprakelijkheidsgedachte als zodanig, dus het beginsel van de vergoeding van de onschuldige door de schuldige; het waren veeleer de toepassingen van de aansprakelijkheid op het praktische vlak, met alle uitwassen en misbruiken waartoe de overbelasting van de rechtbanken, de omslachtigheid van de procedure, de lange wachttijden, de hoge verzekeringskost e.d.m. aanleiding hadden gegeven. Aan deze nevenwerkingen werd dus meer aandacht besteed dan bijvoorbeeld aan de fenomenologie van de verkeersfout, die daarentegen in de Europese kritieken wel centraal stond. In de meeste staten zat bij de hervormingen dan ook in de eerste plaats de zorg voor de verkeersaansprakelijkheid te ontlasten van gevallen, waarvan het belang de moeite niet loonde om het logge apparaat in werking te stellen. "I think maybe we've changed public attitudes : we've kept people from running to lawyers every time there was a minor accident", aldus DEAN die doorgaat als een van de ontwerpers van de Massachusetts-wet. En op de man af gevraagd naar de mogelijke uitbreiding naar boven, antwoordt hij dat daaraan geen nood bestaat en dat no-fault verzekering zich alleen met "minder belangrijke aanspraken" (small claims) heeft in te laten (1).

(1) "The Plan's Architect Speaks", in Ind. Ag., 1972, blz. 23 en 26.

Met dit alles wil niet gezegd zijn dat de no-fault verzekeringswetten hun doel hebben gemist : is de verkeersschade nergens in haar geheel no-fault gedekt, dan geldt toch dat voor een ruim aantal verkeersslachtoffers (in Massachusetts met een grensbedrag van 2 000 \$, voor 90 % onder hen : zie nr. 103) de schuld-vraag irrelevant is geworden, en dat hun aantal zeer snel stijgt naarmate het grensbedrag werd opgetrokken.

Het optrekken en zelfs volledig afschaffen van het grensbedrag lijkt ons in de lijn te liggen van de te verwachten ontwikkeling. Aanwijzingen in die zin vormen :

- het feit dat als de verscheidene wetten in chronologische volgorde naast elkaar worden gelegd, de meest recente de no-fault benefits in het algemeen hoger plafoneren dan degene die in de eerste jaren na 1970 zijn totstandgekomen;
- de invloed die de wetgevers zullen ondergaan van de federale voorbeelden (zoals de UMVARA), die ondubbelzinnig hebben gekozen voor een verregaande afschaffing van de aansprakelijkheid (zie nr. 106);
- de eerste bevindingen met de no-fault wetten in een aantal staten, die veel positiever zijn met Modified dan met Add-On Plans, en die verder van die aard zijn dat ze advocaten en verzeke-
raars, doorgaans de grootste tegenstanders van hoge grensbedragen, kunnen geruststellen (zie nr. 103).

109 Besluit over het belang van de Amerikaanse no-fault wetten in rechtsvergelijkend perspectief

In afwachting van deze ontwikkeling mag het belang van de Noord-amerikaanse no-fault wetten in rechtsvergelijkend perspectief niet worden overschat. In het merendeel van de staten vertolken ze een al te schuchtere poging om de verkeersschade aan de aansprakelijkheid te onttrekken en geven ze de verkeersslachtoffers alleen recht op een Basic Protection. In hun uitgesproken pragmatische benadering van het probleem, begrijpelijk voor wie de context kent waarbinnen ze tot stand kwamen, laten ze na een systematisch antwoord te geven op de vraag, of de foutstandaard in het verkeer (maar ook op andere domeinen) nog langer houdbaar is t.a.v. de vergoedingsvraag. Daarin verschilt het B.P.-model grondig van de modellen die in de volgende twee hoofdstukken aan de

orde worden gesteld, en die geen combinatie van aansprakelijkheid en verzekering, maar vervanging van de eerste techniek door de tweede nastreven.

HOOFDSTUK IV : HET MODEL VAN DE EXCLUSIEVE NO-FAULT VERKEERS-
VERZEKERING

110 In het algemeen. Indeling van het hoofdstuk

Het thans te bespreken vierde hervormingsmodel verschilt op het eerste zicht niet grondig van het vorige : het strekt eveneens tot invoering van een nieuwsoortige verzekering volgens de no-fault en first-party beginselen, dus een verzekering waarvan de prestaties aan alle verkeersslachtoffers toekomen ongeacht de ongevalsomstandigheden en waarbij de slachtoffers zoveel mogelijk met een eigen verzekeraar en niet met die van een tegenpartij in verbinding worden gesteld. Toch bestaat tussen dit model en het vorige een belangrijk verschil : de Basic Protection Plans streefden naar een combinatie tussen de nieuwe verzekeringsbeginselen en de aansprakelijkheid, die bleef voortbestaan. De exclusieve verkeersverzekeringen van hun kant rekenen definitief met de aansprakelijkheid af en laten dus verzekering helemaal in de plaats van aansprakelijkheid treden; anders dan de Basic Protection Plans die weigeren te kiezen, doen ze dus een ondubbelsinnige uitspraak over de waarde van de foutbeschouwingen in de huidige verkeerssituatie.

In Europa is de gedachte aan een exclusieve no-fault verkeersverzekering (ongeveer gelijktijdig met die aan een Basic Protection Plan in de Verenigde Staten) voor het eerst systematisch verwoord door de Franse hoogleraar TUNC (§ 1), wiens ideeën een grote weerklank genoten en die ondermeer in Duitsland en England (§ 2) bijval genoten bij auteurs die analoge voorstellen formuleerden. Een verzekering naar hetzelfde model is zeer onlangs (juli 1976) ingevoerd in Zweden, althans m.b.t. persoonschade (§ 3), en wordt voorts overwogen in de Canadese provincie Québec (§ 4). In Israël is kort geleden een verkeersongevallenwet ingevoerd die op een originele wijze objectieve aansprakelijkheid en rechtstreekse verzekering combineert, en dus tegelijk de kenmerken vertoont van het tweede en van het vierde model (§ 5).

§ 1. Het TUNC-project

A. Totstandkoming en uitgangspunt

111 De aanleiding tot het Tunc-project : een gewoon ongeval, onge- voon bekeken

Hoger is beschreven hoe door een beroep op het eerste lid van artikel 1384 C. civ. een vrij kunstmatige oplossing is gezocht voor het vraagstuk van de onvergoede verkeersslachtoffers (zie nr. 56). Sindsdien door duizenden rechterlijke uitspraken in vaste vorm gegoten, wordt de constructie traditioneel genoemd als een voorbeeld van rechterlijke vindingrijkheid en als een bewijs van de soepelheid van de Napoleontische aansprakelijkheidsopvatting. Toch wordt deze bewondering, die reeds in de eerste jaren na het arrest Jand'heur niet algemeen was (1), op onze dagen zeker niet meer door iedereen gedeeld. Praktisch blijft de constructie aanleiding geven tot discussies over elementen als veroorzaking, fout, onvoorzienbaarheid en onvermijdbaarheid van de gebeurtenis. En omdat gebleven wordt binnen de aansprakelijkheidssfeer met haar individualistisch uitgangspunt (het ongeval is uitsluitend de zaak van de betrokken partijen) wordt de ontwikkeling van de verzekeringsgedachte belemmerd. De Franse hoogleraar TUNC komt de verdienste toe in zijn ophefmakende publi-

(1) In dit verband kunnen de vroege maar mislukte hervormingsvoorstellen van de Société d'Etudes Législatives worden vermeld, die reeds in 1907 aandrang op een objectieve aansprakelijkheid ten laste van de automobilisten, maar wiens be-kommernis in de jaren na het arrest-Jand'heur (toen het oorspronkelijk doel langs de weg van de rechtspraak bereikt leek) ging naar de belangen van de automobilisten omdat, naar de mening van de Société, het evenwicht tussen hun belangen en die van de voetgangers door de jurisprudentiële evolutie was verbroken en alleen kon worden hersteld door aan de schade-loosstelling bepaalde perken te stellen (Bull. Soc. Etud. Législ., 1932, blz. 84). Een ander hervormingsplan werd op-gesteld door P. PICARD, op het ogenblik dat de slachtoffer-bescherming door het arrest-Jand'heur een nieuwe en hoge vlucht had genomen ("Pour une loi sur les accidents d'auto-mobile", in R.G.A.T., 1931, blz. 5-20).

catie "la sécurité routière" (1966) en in een groot aantal publicaties (1) gans nieuwe wegen te zijn ingeslagen, en daarvoor niet alleen in eigen land maar ver daarbuiten belangstelling te hebben gewekt.

Naar aanleiding waarvan de nieuwe ideeën eerst zijn ontstaan en daarna gegroeid en hoe ze tenslotte gestalte kregen in het TUNC-project, is een boeiend verhaal.

In het begin van de zestiger jaren verzorgde de Franse civilist geregeld overzichten van rechtspraak over aansprakelijkheid in de

-
- (1) Hoofdwerk : A. TUNC, La sécurité routière. Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation, Parijs, 1966; Id., "The Twentieth Century Development and Function of the Law of Torts in France", in I.C.L.Q., 1965, blz. 1089-1103; Id., "Pour une loi sur les accidents de la circulation", in J.T., 1966, blz. 349-353; Id., "Pour une loi de sécurité routière", in Rev. dr. cont., 1966, blz. 63-78; Id., "Assurance et responsabilité civile. Un projet de réforme du système de l'assurance automobile", in R.D.P., 1966, blz. 595-617; Id., "Regards sur la jurisprudence en matière de responsabilité civile", in J.C.P., 1966, I, nr. 2010; Id., "Projets et contreprojets en matière d'accidents de la circulation", in R.G.A.R., 1966, nr. 7676; Id., "Traffic Accident Compensation in France : the Present Law and a Controversal Proposal", in Harv. L. Rev., 1966, blz. 1409; Id., "Un bilan provisoire", in Dr. soc., 1967, blz. 71-88; Id., "Les problèmes contemporains de la responsabilité civile délictuelle", in Rev. int. dr. comp., 1967, blz. 761, nr. 5; Id., "Sur un projet de loi en matière d'accidents de la circulation", in Rev. tr. dr. civ., 1967, blz. 82-97; Id., "La réforme du droit des accidents de la circulation. Les projets français", in J.T., 1968, blz. 377-379; Id., "Ontwerp van een nieuwe wet op de schadevergoeding bij verkeersongevallen (vert.)", in Auto en leven, Brussel, 1968, blz. 175-185; Id., "Vers un droit nouveau de l'indemnisation des accidents de la circulation", in Nord. Förs. Tidskr., 1970, blz. 289-312; Id., "Traffic Accident Compensation. Law and Proposals", in Int. Enc. Comp. L., XI, hfdst. 14; Id., "Assurance de responsabilité et assurance directe dans les accidents de la circulation", in Xenion, Festschrift für J. Zepos, Athene, Freiburg, Keulen, 1973, II, blz. 721-731; Id., "La fonction d'indemnisation de la responsabilité civile", in Verzekeringen van vriendschap, Deventer, 1974, blz. 143-148; Id., "Sur la responsabilité civile, amères réflexions", in R.G.A.R., 1974, nr. 9353.

Revue trimestrielle de droit civil. Zo werd hem op een dag het geval voorgelegd van een fietser die, de rechterkant van de weg volgend plots zijn linkerhand had opgestoken en zonder om te zien haast onmiddellijk naar links was uitgeweken, door een wagen werd aangereden en zwaar gewond. De Cour de cassation paste heel getrouw de constructie toe op grond van artikel 1384 C. civ. en exonoreerde de automobilist na overwogen te hebben dat de gedraging van de fietser onvoorzienbaar en voor de chauffeur onvermijdbaar was, en TUNC kon alleen vaststellen dat dit arrest orde op zaken had gesteld en besluiten "qu'on ne peut que s'en réjouir" (1). Maar onverwacht volgt een tweede alinea en deze laat een heel ander geluid horen. "On peut se demander, certes, - mais c'est un tout autre problème -, s'il est satisfaisant pour la société que la paysanne inadaptée à la circulation moderne ou même le jeune irréfléchi soient privés de tout recours. Il est vrai que la solution est encore donnée par des loi récentes. Mais on peut douter que la solution soit heureuse. Il est sain que l'homme réponde de ses fautes dans la mesure où cette règle peut l'inciter à n'en pas commettre. En matière de circulation où nul n'évite de commettre certaines fautes, il est douteux que la faute doive rester un critère de la responsabilité civile. Dès maintenant, dans le cadre de l'article 1384, des automobilistes sont tous les jours déclarés responsables, qui n'ont commis aucune faute, et ce fait n'influe certainement pas le moins du monde sur leur comportement. De leur côté, le comportement du bon vieux perché sur sa bicyclette ou du jeune écervelé qui chevauche la sienne seraient-ils rendus plus imprudents s'ils étaient automatiquement couverts par l'assurance de l'automobiliste ?"

Wat zich tussen het ^{het is} schrijven van beide alinea's heeft afgespeeld is ons onbekend, maar best mogelijk dat TUNC zich in het drukke Parijse stadsverkeer heeft begeven en zichzelf betrappt heeft op het stellen van voor anderen "onvoorzienbare en niet te ver-

(1) A. TUNC, "Jurisprudence en matière de droit civil", in Rev. trim. dr. civ., 1964, blz. 318, nr. 32.

mijden handelingen". In elk geval is hij - en hier is de zinsnede "mais c'est un tout autre problème" illustratief - de rechtsregel vanuit een gans andere hoek gaan bekijken : niet meer, zoals een traditionele commentator van rechtspraak, om te zien of de uitspraak strookt met de wet, wat in dit geval buiten kijf staat. Wel vanuit de vraag of afgezien van wat de wet zegt - en dus, voor zover de wettelijke regel geen speelruimte laat, de lege ferenda - de gegeven oplossing als een maatschappelijk goede oplossing voorkomt, en waarbij ze dus op haar waarde getoetst wordt, los van het systeem waarin ze werd bedacht. In de eerste optiek wordt aan rechtsvinding gedaan in de enge, traditionele maar oneigenlijke betekenis waarbij een rechtsregel wordt "gevonden" (in casu artikel 1384 C. civ.) die lijkt te passen op de omstandigheden van het geval. De tweede optiek is gericht op rechtsvorming en op een te voeren beleid, wat ondermeer oplegt oog te hebben voor de reële gevolgen (de meta-juridische context) van de gedane uitspraak (1). Deze kunnen, om bij het voorbeeld van TUNC te blijven, voor het slachtoffer zijn : jaren van ellende, ontoereikende verzorging en revalidatie, verlies van zijn werk, aanpassings- en wellicht ook gezinsmoeilijkheden, verbittering omdat door een verstrooidheid van een enkel ogenblik zijn toekomstverwachtingen zijn gestoord; voor de gemeenschap : een economisch onproductief geworden persoon definitief ten laste moeten nemen, na eerst tientallen magistraten de ongevalsomstandigheden te hebben laten uitrafelen; voor de verzekeraar van de automobilist : het afsluiten van een dossier; voor de automobilist zelf : enig onbehagen omdat de wet hem verplicht premies te betalen, waar het slachtoffer geen baat bij vindt. "Sur un plan théorique, il apparaît fort artificiel de discuter en vase clos des problèmes de responsabilité

(1) Veel meer hierover bij : W. VAN GERVEN, Het beleid van de rechter, Antwerpen, Zwolle, 1973, inz. blz. 23-27; deze methode van doorlichten van rechterlijke uitspraken werd door TUNC ook bij andere gelegenheden toegepast (zie verder, nr. 123, voetnoot 1) en enigszins gesystematiseerd in : A. TUNC, "Logique et politique dans l'élaboration du droit, spécialement en matière de responsabilité civile", in Mélanges en l'honneur de Jean Dabin, Brussel, Parijs, 1963, I, blz. 317-339

civile", zou TUNC enkele jaren later schrijven, "le résultat d'une telle attitude est bien entendu une pensée sans rapport avec la réalité" (1).

Het vervolg van de hoger aangehaalde passage van de hand van TUNC geeft reeds de richting aan waarin later het alternatief zal worden gezocht. "Quant à moi, automobiliste, si par malheur je devais blesser ou même tuer un cycliste ou un piéton imprudent, il me serait pénible de penser qu'eux-mêmes ou leur famille ne seraient pas indemnisés. Je préfère de beaucoup verser une prime d'assurance un peu plus forte et voir indemniser ceux que je blesse avec ma voiture, même sans faute de ma part". Deze mijneringen werden door TUNC enkele maanden later geëxpliciteerd op een colloquium in Mexico, maar gingen in eigen land onopgemerkt voorbij.

112 Het TUNC-project krijgt vaste vorm

In december 1964 werd door de Franse minister van Justitie FOYER op TUNC een beroep gedaan om samen met andere hoogleraren en met vertegenwoordigers van de balie, de verzekeringsbranche en de magistratuur in de schoot van een commissie een studie te ondernemen over mogelijke hervormingen van de motorrijtuigenverzekering en van de aansprakelijkheid waarop ze steunde. Om een vertrekpunt te hebben voor de discussie en om deze meteen te verheffen boven het niveau van aan te brengen detailwijzigingen legde TUNC toen de tekst van zijn voordracht te Mexico op tafel. Een dergelijk voorstel moest zich aan tegenstand verwachten. Van meetaf hebben tussen de commissieleden belangrijke meningsverschillen bestaan, die slechts gedurende enkele maanden verborgen bleven achter de zware overgordijnen van de Chancellerie (2). Op 2 april 1965 werd, naar men mag aannemen tengevolge van een indiscretie van een der tegenstanders van hervorming, aan de

(1) A. TUNC, Sécurité routière, nr. 12.

(2) Over de werkzaamheden van de Commissie : Id., Traffic Accident Compensation in France..., blz. 1409.

nieuwe ideeën voor het eerst ruchtbaarheid gegeven door een artikel in het dagblad *Le Monde*, dat met een merkwaardige nauwkeurigheid de uitgangspunten van de onderzochte hervorming wist te onthullen : dat men aan het hedendaagse verkeer niet kan deelnemen zonder fouten te begaan, dat in beginsel elk verkeersslachtoffer dient geholpen maar dat de vergoeding (vooral op het domein van de extrapatrimoniale schade) niet noodzakelijk integraal moest zijn. Enige dagen later werd de commissie ontbonden, ondermeer tengevolge van de weigering van de verzoekers nog langer aan de besprekingen deel te nemen en werd de opzet tot een wetsontwerp te komen prijsgegeven. Voortaan zouden de nieuwe ideeën in hun meest radicale formulering op eigen houtje door TUNC verdedigd worden. Het "Tunc-project" was geboren, dat de onmiddellijke aanleiding was tot het herleven van de belangstelling voor het verkeersongevallenvraagstuk in dit deel van Europa. Zowel TUNC's bezwaren tegen de geldende verkeersaansprakelijkheid als zijn nieuwe uitgangspunten hebben in de daaropvolgende jaren school gemaakt en tot ver over de grenzen heen een pennestrijd ontlokt tussen voor- en tegenstanders van de hervorming, de betrokken groepen tot stellingnamen genoopt en tegenvoorstellen uitgelokt.

113 Uitgangspunt : de individuele aansprakelijkheid niet langer houdbaar

TUNC komt de verdienste toe als eerste in Europa een fundamentele en omvattende kritiek te hebben geleverd op de foutaansprakelijkheid in haar toepassing op verkeersongevallen. Waar zijn kritiek op sloeg was niet alleen en zelfs niet in de eerste plaats, zoals in de Verenigde Staten, de slechte werking ervan op bepaalde puten, maar wel haar grondslag zelf, dus de deugdelijkheid van de foutstandaard als verdeelsleutel voor verkeersschade. Zijn kritiek komt vooral in het tweede deel van deze verhandeling aan bod. Voorlopig kan onderstaande samenvatting volstaan (1).

(1) Men leze vooral : A. TUNC, Sécurité routière, nr. 15-41 en voor een samenvatting : Id., Pour une loi de sécurité routière..., blz. 63-64.

In het verkeer is de foutaansprakelijkheid niet meer dan een mythe die dient ontmaskerd : enerzijds, omdat wat in de verkeersrechtspraak voor een fout moet doorgaan vaak niet meer is dan een technische vergissing, niet te vermijden resultaat van de menselijke onvolmaaktheid en in se moreel niet verwijtbaar; anderzijds omdat de gevolgen van de aansprakelijkstelling voor de automobilist voor een goed deel worden geneutraliseerd door het voorhanden zijn van een aansprakelijkheidsverzekering, waardoor de beweerdte preventieve werking door het vooruitzicht van een veroordeling tot schadevergoeding nog slechts doelmatig is ten aanzien van niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers, zodat tussen deze categorie en die van de gemotoriseerde weggebruikers een onrechtvaardig onevenwicht wordt geschapen. Een aansprakelijkheidsstelsel is verder conflictueus van aard, laat vaak onzekerheid bestaan over de omstandigheden van het ongeval en de rol daarbij van de ongevalspartijen en, eens de aansprakelijkheidsvraag is uitgemaakt, over de omvang van de schadeloosstelling. Het veelvuldig beroep op de rechter brengt lange wachttijden en hoge bijkomende kosten mee en leidt tot overbelasting van de rechtbanken.

Bij nader toezien zal wat voorgesteld wordt neerkomen op een dubbele ommekeer van uitgangspunt. (a) De aansprakelijkheid laat in beginsel de schade liggen waar ze viel en ziet de verliesverschuiving als een uitzondering. Het Tunc-project gaat er integendeel van uit dat het risico van verkeersongevallen voor alle verkeersdeelnemers een sociaal risico is geworden, dat verbonden is aan het gebruik van motorrijtuigen en aan de maatschappelijke beslissing dit gebruik te dulden. Vandaar dat ten voordele van alle verkeersslachtoffers een bescherming dient uitgebouwd door een verzekering die tussenkomt los van de ongevalsomstandigheden. (b) De aansprakelijkheid eist van een goede bestuurder, zoals van elke goede huisvader, dat hij zich in het moderne verkeer kan bewegen zonder ook maar de lichtste fout te begaan - wat volgens TUNC in feite een onmogelijke opgave is. Zijn ontwerp gaat er dan ook van uit, dat men niet aan het verkeer kan deelnemen zonder fouten te begaan. Dit luidop verkondigen als hoeksteen van een nieuw verkeersongevallenrecht zal de voorzichtigheid niet schaden maar wel aanscherpen : de gewetens van de goede huisvaders dienen wakker geschud en hun dient voorgehouden dat ook hun deelname aan het verkeer altijd de kans op ongevallen impliceert die door voorzichtigheid niet geheel uit

te schakelen maar wel te verkleinen is (1).

Veel meer dan bijvoorbeeld KEETON en O'CONNELL, dringt TUNC door tot de kern van de discussie en affirmeert, dat de fout geen hechte grondslag meer biedt voor de verlegverschuiving in het verkeer. Zowel vanuit het standpunt van het slachtoffer als uit dat van de schadeverwekker heeft het schuldbeginzel in het verkeer haar verantwoording verloren. De verkeersverzekering die in de plaats moet komen is dan ook exclusief : geen andere schadevergoeding kan worden toegekend naast of boven de verzekeringsprestaties. In deze bepaling van artikel 15 van het ontwerp wordt het lot bezegeld van de aansprakelijkheid op het domein van de verkeersschade. Het stelsel dat geroepen wordt op haar op dit gebied af te lossen wordt hierna beschreven.

B. Beschrijving

114 Verzekeringsplicht

Zoals de bestaande aansprakelijkheidsverzekering moet de ontworpen verkeersverzekering door de eigenaar van een motorrijtuig worden afgesloten bij een daartoe gemachtigde verzekeringsmaatschappij. Daarmee houdt de gelijkenis op : de verkeersverzekering is van een gans nieuw model dat verzekeringstechnisch het best kan worden omschreven als een schadeverzekering die door de automobilist wordt aangegaan ten behoeve van zichzelf en van alle andere slachtoffers van schade die door zijn motorrijtuig is veroorzaakt, ongeacht de omstandigheden van de veroorzaking en dus los van de vraag wie schuld had aan het gebeurde. De uitvoering van de ontworpen verzekering blijft dus zoals voorheen toevertrouwd aan de commerciële verzekeringsbranche. In de ogen van TUNC is dit geen optie waarmee het ontwerp staat of valt. Hij is er zich wel van bewust dat de verzekeraars tot een reorganisatie zullen moeten overgaan met het oog op een prompte afwikkeling

(1) Bij (a) : A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 89;
 bij (b) : "Le colloque de l'Association des anciens étudiants de droit de l'U.L.B. touchant le projet Tunc", in J.T., 1966, blz. 368-369.

van de schadegevallen en een verlaging van de beheers- en werkingskosten. Pas als ze tot deze reorganisatie niet in staat blijken, kan gedacht worden aan een overname van de verzekering door staatsinstellingen (1). Een tweede punt van gelijkenis met de bestaande verzekering is, zo werd hoger gezegd, dat de premies verder verschuldigd blijven door de eigenaars van motorrijtuigen. Voetgangers, fietsers en passagiers eveneens bijdrageplichtig maken, zoals door sommigen voorgesteld onder het voorwendsel dat zij in de eerste plaats bij de verzekering baat hebben, houdt geen steek volgens de auteur, die op dit punt de gedachte aan een risico-aansprakelijkheid ten laste van het gemotoriseerd verkeer niet helemaal prijsgeeft : het risico van verkeersongevallen wordt naar zijn oordeel door het in onloop brengen van de motorrijtuigen geschapen en dient dus door de eigenaars ervan gedekt (2).

Met het voorgaande houdt de vraag verband, of het wenselijk is alleen voor verkeersslachtoffers een nieuwsoortige verzekering te ontwerpen en slachtoffers die hun schade in andere omstandigheden hebben opgelopen te blijven verwijzen naar de foutaansprakelijkheid, waarvan de toepassing misschien dezelfde bezwaren oproept als in het verkeer. TUNC heeft deze kwestie slechts terloops aangeraakt : hij moest toegeven dat zijn voorstel de verkeersslachtoffers tot een bevoorrechte klasse maakte en dat deze ongelijkbehandeling van de slachtoffers met wellicht dezelfde noden theoretisch moeilijk te verantwoorden is. Maar in de praktijk en op korte termijn (in afwachting van de uitbouw van een omvattend stelsel van slachtofferbescherming) is een specifieke verzekering voor verkeersongevallen wenselijk omdat deze ongevallen op onze dagen een dringend sociaal probleem stellen (naar het voorbeeld van de arbeidsongevallen in de jaren vóór de laatste eeuwende) en omdat de oplossing in beginsel reeds aanwezig is in de bestaande verplichte verzekering, die alleen volgens gans nieuwe beginselen dient gereorganiseerd. "C'est un privilège qui n'est pas voulu, aldus TUNC over het discriminatie-argument, mais qui s'explique par l'histoire" (3).

-
- (1) Aan deze kwestie is door de auteur slechts zijdelings aandacht besteed; zie toch voor een afweging van argumenten voor en tegen nationalisatie : A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 199.
 - (2) Ontwerp, art. 1; toegelicht door A. TUNC in : Le colloque de de l'Association..., blz. 368; meer theoretisch over dit beginsel : A. TUNC, Logique et politique..., nr. 17.
 - (3) A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 92; Id., Un bilan provisoire..., blz. 85.

Op deze twee punten na verschilt de ontworpen verzekering grondig van de aansprakelijkheidsverzekering die ze geroepen is af te lossen : de prestaties worden verleend ongeacht de ongevalsomstandigheden, en de gelaedeerden worden zoveel mogelijk met een eigen verzekeraar en niet met die van een tegenpartij in verbinding gesteld. Hieronder wordt de draagwijdte aangegeven van beide beginselen (no-fault en first-party). Op verscheidene punten moet daarbij een onderscheid worden gemaakt tussen de behandeling van personeels- en van zaakschade.

115 Persoonsschade : toepassingsgebied en omvang van de verzekeringsprestaties

Inzake persoonsschade is de verzekeringsgedachte zowel wat het toepassingsgebied als wat de omvang van de prestaties betreft tot het uiterste doorgetrokken : alle slachtoffers worden gedekt ongeacht de hoedanigheid waarin ze aan het verkeer deelnemen (bestuurder, passagier, voetganger, fietser), ongeacht de ongevalsomstandigheden (op de uitsluitingsgevallen na) en dus los van de schuldvraag; en de schadeloosstelling is in beginsel integraal.

Dit laatste punt dient goed begrepen : TUNC is tegenstander van alle forfaitaire of berekende schattingen en daarop berekende vergoedingen. Hij wil de invoering van de verkeersverzekering integendeel aanleiding laten zijn om de schadeberekening en -vergoeding meer dan voorheen in concreto te laten gebeuren, dus rekening houdend met de omstandigheden van elk geval afzonderlijk. En verder dient de notie van de burgerrechtelijke schadeloosstelling van alle uitwassen ontdaan waartoe de rechtspraak in de laatste decennia vooral inzake extrapatrimoniale schade en bepaalde vormen van inkomensschade aanleiding heeft gegeven, en die eerder als misbruiken dan als toepassingen van de regel van de integrale schadeloosstelling dienen beschouwd. Hiervan straks een aantal toepassingen. Voorlopig kan gesteld worden dat onder het ontworpen stelsel de schadelijders in vrij veel gevallen minder zullen ontvangen dan onder het aansprakelijkheidsregime. Maar dit doet volgens de auteur niet echt afbreuk aan het beginsel

van de restituties in integrum, dat naar zijn oordeel in het ontwerp wat de toepassingen betreft wel werd uitgezuiverd maar als beginsel overeind is gebleven : "Dans le projet il n'est pas question véritablement de limiter la réparation. Nous ne chercherons pas à rejeter des chefs réels d'indemnisation, nous cherchons simplement à indemniser exactement - peut-être un peu étroitement, mais en couvrant au moins l'essentiel du préjudice réparable" (1).

Hoe worden deze beginselen toegepast op de verscheidene vormen van schade opgelopen bij een autoöngeval ?

Er kan vooreerst geen twijfel over bestaan dat de verzekering moet tussenkomen voor kosten gedaan voor geneeskundige verzorging in de breedste zin, dus met inbegrip van revalidatie, en verder voor een aantal bijkomende kosten, zoals voor ziekenvervoer of begrafenis. Wel wordt telkens vereist dat de gedane kosten blijve binnen de perken van wat redelijk en noodzakelijk is (2).

Bij arbeidsongeschiktheid moeten loonvervangende uitkeringen worden verleend. Voor de berekening ervan geldt opnieuw het groot beginsel : dat de inkomensschade in elk geval afzonderlijk in concreto dient vastgesteld en integraal vergoed. TUNC geeft dan ook uiting aan zijn afkeer voor forfaitaire en baremale schattingen; voor vergoeding onder de post inkomensschade van gevallen van zeer geringe arbeidsongeschiktheid die in feite geen weerslag hebben op het verdienvermogen; voor evaluaties die geen oog hebben voor de toekomstige ontwikkeling van de inkomensschade. Ook op deze punten is het geenszins TUNC's bedoeling afstand te nemen van de notie van de integrale schadeloosstelling, maar deze integendeel dichter te benaderen dan de rechtspraak van de laatste jaren die op sommige punten te ver en op andere niet ver genoeg is gegaan in pogingen "gans de schade, en niet meer dan de schade" te vergoeden. Dezelfde algemene

(1) Toelichting : A. TUNC, Sécurité routière, nr. 47-56; citaat uit : Le colloque de l'Association..., blz. 368.

(2) Ontwerp, art. 7 a en b; comm. : A. TUNC, Sécurité routière, nr. 47.

regel beheerst de vergoeding voor het wegvallen of verminderen van het gezinsinkomen n.a.v. de dood van de kostwinner. Wel moeten de loonvervangende uitkeringen aan nabestaanden blijven binnen de perken van de bijstand die ze van de kostwinner konden verwachten, wat de rechters oplegt nauwkeuriger dan ze gewoon zijn het deel te omschrijven van het inkomen dat de overledene aan zijn gezinsleden afstond en rekening te houden met de vermoedelijke periode waarin dit zou blijven gebeuren. Toch bestaat op het beginsel van de volledige vergoeding voor inkomensschade, zowel bij arbeidsongeschiktheid als bij overlijden een belangrijke uitzondering : het bedrag aan loonvervangende uitkeringen wordt begrensd tot een door TUNC niet gepreciseerd veelvoud van de *salaires minimum interprofessionnel garanti* (S.M.I.G.) (1), omdat het naar zijn gevoelens sociaal wenselijk is dat personen met een bijzonder hoog inkomen dit ten dele zelf beveiligen eerder dan het verlies ervan volledig op de collectiviteit van de automobilisten af te wentelen en de verzekeringskost op te drijven (2).

Voor de vergoeding van de inkomensschade geleden door bestuurders verdedigde TUNC in de periode 1964-1970 de stelling, dat deze categorie zich om verzekeringstechnische redenen niet leende tot toepassing van de algemene beginselen. In plaats daarvan moet de verzekeringnemer bij het aangaan van de verzekeringsovereenkomst een inkomen aangeven (dat niet noodzakelijk aan zijn werkelijk beroepsinkomen moest beantwoorden), op grond waarvan hij bij een eventueel ongeval de verzekeringsuitkeringen berekend wil zien, waarbij als minimum het bedrag van het S.M.I.G. zou gelden. Belangrijk is, dat niemand verplicht is zijn

(1) D.i. een interprofessioneel minimumloon, door een decreet algemeen bindend gemaakt en overeenstemmend met wat als levensnoodzakelijk wordt beschouwd.

(2) Ontwerp, art. 7 c en 8; algemene comm. : A. TUNC, *Sécurité routière*, nr. 47, 48 en 53; meer over de plafonnering : *Id.*, "Assurance et responsabilité", in *R.D.P.*, 1966, blz. 608; meer over de berekening van de loonderving (met voorbeelden) : *Le colloque de l'Association...*, blz. 369.

werkelijk inkomen te vermelden : zo is het goed mogelijk dat een verzekeringnemer op wiens hoofd een ongevallen- of levensverzekering is genomen, zich met het minimum tevreden zal stellen. Het bezwaar dat de bestuurder een ander dan de verzekeringnemer zelf kan zijn, weegt niet zwaar, aangezien het dan meestal om een gezinslid van de verzekeringnemer zal gaan wiens levensniveau ongeveer aan het zijne gelijk is (1). Thans ziet de auteur de noodzaak van deze bijzonderbehandeling niet meer in (2). De aangegeven redenen waren ten andere nogal duister. Voor de berekening van het deel van de premie dat bestemd is om de bestuurder te vergoeden zou de verzekeraar rekening moeten houden met het beroepsinkomen van de verzekeringnemer, anders dan voor het deel dat slaat op de vergoeding van andere slachtoffers, vermits dan niet op voorhand geweten is welke schade zal aangericht worden. De verzekering zou dus in het ene geval veel duurder zijn dan in een ander, volgens het beroepsinkomen van de verzekeringnemer. Om deze verschillen te effenen, en om de verantwoordelijkheidszin aan te scherpen, kan de verzekeringnemer dus verkiezen niet zijn ganse inkomen te verzekeren (3).

Rest nog het domein van de extrapatrimoniale schade (4).

- Vergoeding van genegenheidsschade die naar geldend recht verleend wordt bij het overlijden van een geliefd wezen wordt

-
- (1) Ontwerp, art. 6; schadeloosstelling op grond van de S.M.I.G. zou eerder de uitzondering zijn, en dus niet de regel zoals B. STARCK ten onrechte voorhield (B. STARCK, "Les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation", in Rev. trim. dr. civ., 1966, nr. 47, blz. 653); zie hierover het antwoord door : A. TUNC, "Sur un projet de loi en matière d'accidents de la circulation", in Rev. trim. dr. civ., 1967, blz. 91, nr. 22.
 - (2) A. TUNC, "Vers un droit nouveau de l'indemnisation des accidents de la circulation", in Nord. Förs. Tidskr., 1970, blz. 299.
 - (3) A. TUNC, Sécurité routière, nr. 58-61 (en voor een alternatief : Id., Sur un projet de loi..., blz. 92, nr. 25).
 - (4) Id., Sécurité routière, resp. nr. 49, 50 en 51.

geweerd om principiële redenen : genis aan genegenheid is naar de mening van TUNC te enen male niet uit te drukken of om te zetten in geld. Zodoende wordt meteen paal en perk gesteld aan allerlei excessen, waartegen enkele maanden tevoren zelfs door de "Conférence sur l'assurance automobile" was gereageerd (1).

- Voor geleden pijnen worden in het voorstel evenmin uitkeringen gepresteerd, al is de tegenstand van TUNC hier minder principieel en overweegt de beschouwing dat de pretium doloris toch te laat^{er} komen om nog echt efficiënt te zijn en een te zware last van de verkeersverzekering zou vormen.
- Voor integriteitsschending (zelfs indien zonder invloed op de arbeidsongeschiktheid) en voor bijzonder ernstige esthetische schade worden wel uitkeringen voorzien.

Over het verband tussen de prestaties van de sociale verzekeringen en die van de verkeersverzekering is binnen de commissie-Foyer geen eenstemmigheid bereikt. De stelling van TUNC was, dat de sociale zekerheid diende uitgeschakeld in de mate van de tussenkomst van de verkeersverzekering, zodat de last van de verkeersongevallen op het gemotoriseerd verkeer werd gelegd zonder het ingewikkeld en duur stelsel van het verhaal van de sociale op de private verzekeringen in stand te houden (2). Wel is vereist, dat de prestaties van de verkeersverzekering door de verzekeringsmaatschappijen even prompt worden uitgekeerd als voorheen door de sociale zekerheidsinstellingen. Het is niet duidelijk of de ontworpen verzekering in de plaats komt van de arbeidsongevallenverzekering op het breed overlappingsveld van de ongevallen op de weg naar en van het werk; men lijkt daartoe te moeten besluiten op grond van de algemene formulering van artikel 15, dat het beginsel vestigt van de exclusiviteit van de prestaties van de verkeersverzekering (3).

(1) Hierover verslag door : M. PICARD en A. BESSON, "La conférence sur l'assurance automobile. Questions de responsabilité", in R.G.A.T., 1964, blz. 156-159.

(2) Ontwerp, art. 11.

(3) Nochtans onduidelijk : A. TUNC, Sécurité routière, nr. 61 in fine.

Het besluit over de omvang van de verzekeringsprestaties inzake persoonsschade kan luiden als volgt :

- dat in beginsel geen andere richtsnoer wordt gegeven dan het beginsel van de restitutio in integrum;
- dat aan de rechtspraak wordt aanbevolen bij de schadebegroting niet helemaal de weg te volgen die ze de laatste jaren in het kader van het aansprakelijkheidsrecht is ingeslagen, maar een koerscorrectie^{door} te voeren door nauwkeuriger in concreto te evalueren;
- dat in strijd met het algemeen beginsel de vergoeding voor inkomensschade wordt geplafoneerd;
- dat de vergoeding voor extrapatrimoniale schade fel wordt ingedijkt, wat door TUNC niet als een afbreuk aan het beginsel van de integraliteit wordt gezien maar eerder als het weren van uitwassen.

116 Persoonsschade : aanduiding van de vergoedingsplichtige verzekeraar

Het ontwerp laat meerdere verzekeraars naast elkaar bestaan (zie nr. 414) en moet dus voorschrijven tot welke verzekeraar het verkeersslachtoffer zich met zijn vergoedingsaanspraak moet wenden. Als bij het ongeval maar één motorrijtuig betrokken is, ligt de oplossing voor de hand : de bestuurder en de passagiers richten zich tot de verzekeraar van het voertuig waarin (of waarop) ze zich op het ogenblik van het ongeval bevonden, de aangereden voetgangers en fietsers tot de verzekeraar van het voertuig waardoor ze werden aangereden. Wat echter bij een botsing tussen twee of meer motorrijtuigen ? Het eenvoudigste antwoord zou zijn, ook hier elk van de inzittenden te laten vergoeden door de verzekeraar van het voertuig waarin ze zich op het ogenblik van het ongeval bevonden. Na een aanvankelijke aarzeling heeft TUNC deze oplossing van de hand gewezen omdat ze hem asociaal voorkwam. Immers, bij een botsing tussen een zwaar en een licht motorrijtuig (bv. tussen een vrachtwagen en een personenwagen, of tussen een personenwagen en een motorfiets) lopen de inzittenden van het tweede rijtuig een veel groter gevaar gekwetst of gedood te worden en zou de verzekeringspremie voor

lichtere voertuigen dus vele malen hoger moeten zijn dan die voor zwaardere, wat niet sociaal te noemen is. Vandaar de regeling van artikel 3 : de verzekeraars van de betrokken motorrijtuigen kunnen solidair worden aangesproken, en onder elkaar verdelen ze de schade in verhouding tot de kracht van de voertuigen die ze dekken. In de praktijk zal de verzekeraar van het krachtigste voertuig de schade vergoeden, gereed om van de anderen hun aandeel te eisen* Een ministerieel besluit moet bepalen welke elementen in aanmerking komen om de "kracht" te berekenen; ondermeer de maximumsnelheid als belangrijkste risicofactor zou daarbij een rol moeten spelen (1).

Aan de voorwaarde van de veroorzaking van het ongeval door een motorrijtuig is in de ontwerptekst noch in de commentaar veel aandacht besteed. Het lijkt dat de auteur de notie "motorrijtuig" uit de bestaande aansprakelijkheidsverzekering wil overnemen en wat het veroorzakingsbegrip betreft de rechtspraak, die bijvoorbeeld besliste dat geen aanraking vereist is tussen de gelaedeerde en de wagen, verder haar werk wil laten doen.

In één geval wordt de veroorzaking door TUNC wel nader gedefinieerd, en wel om nutteloze discussies te vermijden in gevallen waar het niet duidelijk is of bij een ongeval één of meer voertuigen zijn betrokken. Zo bijvoorbeeld als een wagen een voetganger aanrijdt in een poging een ander voertuig te ontwijken. In dergelijke gevallen, en dan alleen, wil TUNC het werkelijk contact tussen slachtoffer en rijtuig als criterium stellen voor het betrokken zijn in een ongeval. Voor de gelaedeerde is de kwestie immers onverschillig (vermits hij alvast één verzekeraar heeft die hij kan aanspreken), en vanuit een algemeen standpunt ook voor de verzekeraars (de cliënten van de één hebben immers evenveel kans als die van de ander om in de beschreven situatie verwikkeld te raken). Allen hebben belang bij een duidelijke regeling, en die stelt best de voorwaarde van een aanraking (2).

117 Zaakschade

Zaakschade wordt in het ontwerp grondig anders behandeld dan per-

(1) Ontwerp, art. 2 en 3; comm. : A. TUNC, Sécurité routière, nr. 46.

(2) Toegelicht in : Id., Sur un projet de loi..., blz. 85-86, nr. 6; zie voor een ander uitdrukkelijk geregeld geval : ontwerp, art. 5.

soonsschade. De reden ligt voor de hand : zaakbeschadiging heeft slechts zelden sociaal onaanvaardbare en blijvende gevolgen. Toch is het niet wenselijk de zaakschade verder te laten beheersen door de foutaansprakelijkheid, niet alleen omdat dit zou ingaan tegen het uitgangspunt dat foutbeschouwingen in de moderne verkeerssituatie irrelevant zijn geworden, maar ook omdat juist voor dat soort schade de verhouding het ongunstigst is tussen de uitgekeerde bedragen en de verzekeringskost. Het ontwerp is voor zaakschade minder eenduidig dan voor persoonsschade en maakt een aantal onderscheidingen. (a) Schade aan goederen die toebehoren aan niet-inzittende slachtoffers wordt volledig vergoed op gelijke voet met persoonsschade en volgens dezelfde beginselen, dus op een no-fault basis door de verzekeraar van het aanrijdende voertuig. (b) Het lijkt daarentegen niet aangewezen schade aan vervoerde goederen door de verkeersverzekering te laten dekken, zodat ze - nu de aansprakelijkheidsvordering is afgeschaft - blijft liggen waar ze viel, behalve als de eigenaar zelf voorzieningen heeft getroffen. (c) Veel belangrijker dan de voorgaande schadegevallen is de schade die aan de motorrijtuigen zelf wordt berokkend (de zgn. bliksschade). Hier dient een regeling ontworpen die uitgaat van twee beginselen : ten eerste, dat een voertuig in het verkeer brengen steeds het blootstellen ervan met zich brengt aan het gevaar voor beschadiging, en dat dit risico door de eigenaar zelf dient verzekerd; ten tweede, dat de verplichte verkeersverzekering alleen geroepen is om schadegevallen met een zeker belang te dekken, en dus dient ontlast van lichtere risico's, wil de prijs van de verzekering niet te hoog oplopen. Vandaar het volgend voorstel : de verzekering die de eigenaar verplicht is aan te gaan omvat ook dekking van eigen bliksschade, maar dan alleen (a) als deze veroorzaakt is door een botsing met een ander motorrijtuig en (b) na aftrek van een aanzienlijke vrijstelling, die wordt uitgedrukt als een percentage van de aankoopwaarde van het voertuig (1). De eerste beperking kan

(1) Ontwerp, art. 2 en 9; comm. : A. TUNC, Sécurité routière, nr. 66-71 en 73.

door een beroep op de vrije verzekering worden weggenomen, de tweede daarentegen niet. De eigenaar kan dus wel beslissen ook andere dan bij botsingen toegebrachte blikshade te verzekeren, maar schade die onder de vrijstelling valt, blijft absoluut onverzekerbaar. Op die manier wil TUNC de doelstelling van de ongevallenpreventie dienen : als bij elk ongeval minstens een deel van de schade onvergoed zal blijven, hebben allen zonder onderscheid een belang bij het vermijden van ongevallen. De auteur verwacht zich op dit punt, naar later blijken zal terecht, aan veel tegenstand. Toch is de voorgestelde onverzekerbare vrijstelling niet in strijd met de grondgedachte van de verkeersverzekering : deze is bedoeld voor ernstige gevallen en moet onverwonderlijkbaar te zijn de minder belangrijke schadegevallen van zich afschudden; en verder moet het steeds onvergoed blijven van een deel van de blikshade de ogen van de weggebruikers openen voor de uitgangspunten van het ontwerp : dat men niet aan het verkeer kan deelnemen zonder risico's te scheppen en te lopen; dat men bereid moet zijn de kleinere risico's zelf te dragen in ruil voor de gegarandeerde bescherming die het ontwerp verleent in ernstiger gevallen (1).

118 Ongevallenpreventie. Uitsluitingsgronden

In de verkeersverzekering moeten een aantal maatregelen worden ingebouwd die strekken tot ongevallenpreventie. Er wordt uitgegaan van twee beginselen : ten eerste, dat anders dan onder de aansprakelijkheidsverzekering die (haast) alle fouten over één kam scheert, een onderscheid dient gemaakt tussen de gewone vergissingen die niet anders zijn dan de min of meer toevallige realisatie van het verkeersrisico en de zwaardere ook op het civielrechtelijk vlak te beteugelen fouten; ten tweede, dat ook de "goede huisvaders" bewust dienen gemaakt van het feit dat deelname aan het verkeer altijd de kans op ongevallen impliceert en dat die kans zelfs door voorzichtig te zijn niet uit te schakelen maar alleen te verkleinen is. Deze tweede gedachte kreeg,

(1) Over het preventief doel van de vrijstelling : A. TUNC, Le colloque de l'Association..., blz. 369; Id., Sécurité routière, nr. 72.

zoals gezegd (nr. 417), gestalte in de regel dat bij de meeste ongevallen minstens een deel van de schade onvergoed blijft : blik schade die onder de vrijstelling valt en verder eventueel zekere extrapatrimoniale elementen van de persoonschade, en mogelijk zelfs een deel van de inkomensschade (zie nr. 445). De gedachte aan een bestraffing van reële fouten kreeg vorm in twee uitsluitingsgronden. (a) Het slachtoffer dat het ongeval opzettelijk veroorzaakt heeft geen recht op de verzekeringsprestaties, evenmin als zijn nabestaanden en personen ten laste. Hetzelfde geldt voor personen die reden met of in een gestolen of geheeld motorrijtuig (1). (b) Als een persoon (naar TUNC later preciseert, wordt alleen een bestuurder bedoeld, wat niet blijkt uit de tekst van het ontwerp) naar aanleiding van het ongeval een hoofdgevangenisstraf heeft opgelopen van vijftien dagen of meer, kan de rechtbank beslissen dat de betrokken verzekeraar geheel of gedeeltelijk ontheven wordt van zijn verplichtingen tegenover hem en eventueel reeds uitgekeerde bedragen kan terugvorderen. De beoordeling van het verkeersgedrag wordt dus in eerste instantie overgelaten aan de strafrechtspraak, wat volgens de auteur een goede zaak is omdat zij alleen over voldoende kennis en ervaring beschikt om de ernst van de inbreuk te meten (2). Om twee redenen treedt de uitsluiting nochtans niet automatisch in : TUNC wil de rechtbank opleggen naar alle omstandigheden te zien en ondermeer naar de gevolgen van de sanctie voor de gezinsleden van de veroordeelde; en door het facultatief karakter van de uitsluiting valt niet te vrezen dat de strafrechters om de vergoedingsaanspraken niet te schaden systematisch straffen beneden de fatale grens zouden opleggen.

Een andere maatregel die tot voorzichtigheid moet aanzetten is de personalisatie van de verzekeringspremie, naar het model

(1) Ontwerp, art. 10 en 12.

(2) Ontwerp, art. 13; comm. : A. TUNC, Sécurité routière, nr. 63; alleen de bestuurder wordt beoogd : Id., Sur un projet de loi..., blz. 89, nr. 17.

van het bestaande bonus/malus stelsel. Deze personalisatie kan op verschillende wijzen worden nagestreefd, bijvoorbeeld door per eigenaar een lijst van zware overtredingen op te stellen en de verzekering voor recidivisten duurder te maken, of nog (volgens een klassieker procédé) door de premie te verhogen telkens op de verzekering een beroep is gedaan. Dit laatste kan onrechtvaardig lijken : de tussenkomst van de verzekeraar veronderstelt in het ontwerp niet (zoals onder het regime van een aansprakelijkheidsverzekering), dat de bestuurder een fout heeft begaan, maar kan worden uitgelokt zonder dat van schuld sprake is en zelfs door de fout van een ander. Om de eigenaars daarvan geen nadeel te laten ondervinden, staat TUNC hen toe voor een daartoe opgerichte instelling te bewijzen in het geheel geen schuld te hebben aan het ongeval, in welk geval de malus niet wordt toegepast (1).

119 Invloed op de verzekeringspremie

Zoals alle opstellers van no-fault ontwerpen is ook TUNC moeten ingaan tegen de algemene verwachting, dat de verzekering zo duur zou worden dat de hervorming, of ze nu wenselijk is of niet, in elk geval politiek gesproken niet haalbaar is, vooral omdat alleen de eigenaars van motorrijtuigen bijdrageplichtig zijn en ze nu reeds, zoals in andere landen, klagen over te hoge kosten. In antwoord op deze opwerping maakt de auteur zich sterk dat de premies onder een verzekering naar het voorgestelde model niet of nauwelijks hoger zullen liggen dan naar geldend recht in het kader van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering. De kostenstijgende factor van de vermenigvuldiging van het aantal gevallen van tussenkomst moet ruimschoots gecompenseerd worden door de bezuiniging op het stuk van de beheers- en werkingskosten en van de kosten die verband houden met de procesvoering, door het overbodig worden van verzekeringen die nu reeds op vrijwillige basis door vooruitziende verkeersdeelnemers worden afgesloten, door een aanzuivering van het begin-

(1) Ontwerp, art. 16; comm. : A. TUNC, Sécurité routière, nr. 77.

sel van de integrale schadeloosstelling (door het weren van een groot deel van de extrapatrimoniale schade), door het plafo-neren van de inkomensvervangende uitkeringen en door de vrijstel-ling inzake blikschade. Is de nieuwe verzekering tegen de ver-wachtingen in toch iets duurder dan is te verwachten dat deze stijging door de eigenaars gemakkelijk zal worden aanvaard, aangezien zij als bestuurders de grootste beneficianten van het ontwerp zijn (1).

In een latere publicatie heeft de auteur deze algemene indruk gepreciseerd (2). Hij rekent erop dat voor het deel van de premie dat de zaakschade betreft het begroten van de vrijstel-ling voldoende speling moet laten om de overgang zonder premie-verhoging te doen gebeuren. Voor de persoonschade wordt uit-gegaan van statistieken waaruit moet blijken dat naar geldend recht 50 % van de slachtoffers volledig en 26 % ten belope van gemiddeld 53 % vergoed worden. Het totaal van de uitkeringen kan dus op het absoluut cijfer 64 ($50 + 26 \times 0.53$) worden ge-raamd. Als de beheers- en werkingskosten 50 % van de uitbetaalde sommen bedragen, loopt het totaal van de premies op tot 96. Het lijkt dat in het voorstel de vergoeding voor 100 % gebeurt. Deze integrale vergoeding betreft echter, in tegenstelling tot de heersende rechtspraak niet de genegenheidsschade en de pretium doloris en evenmin de kleinere ongeschiktheden zonder invloed op het beroepsvermogen, die samen op 26 % worden geëva-lueerd, zodat de som van de uitkeringen niet op 100 maar op 74 dienst vastgesteld. Om effen te zijn moet de reductie van de werkingskosten dus het verschil goedmaken tussen 64 en 74. In-dien de kosten van de nieuwe verzekering nu herleid kunnen worden tot 30 % van de uitkeringen moeten de verzekeringnemers aan premies het absoluut cijfer 96 ($74 + 22$) betalen, wat juist evenveel is als thans.

C. Reacties en tegenvoorstellen

120 In het algemeen

Het bekend geraken van de totaal nieuwe ideeën die binnen de commissie-Foyer door sommigen waren verdedigd en vooral het publiceren door TUNC in 1966 van "La sécurité routière" ont-lokten in de jaren 1966 en 1967 een vloed van reacties die het

(1) A. TUNC, Sécurité routière, nr. 80

(2) Id., "Pour une loi sur les accidents de la circulation", in J.T., 1966, blz. 352-353.

verkeersongevallenvraagstuk in al haar aspecten aan de orde stelden (1), waarna het onderwerp, althans in Frankrijk weer uit de actualiteit verdween. Toch werd TUNC in de commentaren een eindweegs gevolgd in zijn kritiek op het bestaande recht, in die zin dat niemand de verdediging opnam van de geldende regeling in al haar aspecten en dat minstens op enkele punten de diagnose van de Parijse hoogleraar werd onderschreven. Maar anderzijds verklaarden slechts weinigen zich akkoord met wat als alternatief werd voorgesteld: de auteur werd gefeliciteerd om zijn moed en vindingrijkheid, sommigen waren bereid bepaalde van zijn beginselen over te nemen, maar zijn ontwerp werd vooral door de betrokken groepen (vaak passioneel) bestreden (2). Hun overwegend negatief onthaal stond verdere stappen in de weg naar een wettelijke verwezenlijking, al was naar eigen zeggen van de auteur de Minister van Justitie voor het plan gewonnen (3). Wellicht was het tijdstip voor het uitbrengen van het plan slecht gekozen : in het voorjaar van 1964 had, op initiatief ditmaal van de Minister van Financiën GISCARD d'ESTAING, een rondetafelconferentie plaatsgevonden waarop door alle bij de motorrijtuigenverzekering betrokken groepen gezocht werd naar middelen om de verzekeringslast voor de automobilisten

-
- (1) Men leze vooral het bijzonder nummer van *Droit social*, dat in 1967 o.l.v. J.J. DUPEYROUX integraal gewijd was aan "Le projet Tunc et la réforme des accidents de la circulation", en dat een groot aantal standpunten verzamelde; voor een overzicht van de reacties, zie ook : Ch. BLAEVOET, "Nouvelle orientation de notre système de responsabilité civile", in *D.H.*, 1966, *Chr.*, blz. 113-116; alsmede : R. SAVATIER, "Sécurité routière et responsabilité civile. A propos du 'projet Tunc'", in *D.S.*, 1967, *Chr.*, blz. 1-12, inz. blz. 1, nr. 32; door de opsteller zelf : A. TUNC, "Un bilan provisoire", in *Dr. soc.*, 1967, blz. 71-89, inz. blz. 82, nr. 23 en de standpunten waarnaar aldaar wordt verwezen.
- (2) Voor een classificatie van de tegenstand door de auteur zelf, zie : A. TUNC, Un bilan provisoire..., blz. 79-82, nr. 19-22.
- (3) Over wie A. TUNC zelf verder tot zijn medestanders rekende : Ibid., blz. 79, nr. 19 voetnoot 65.

lichter te maken. Deze conferentie had ondubbelzinnig haar trouw bevestigd aan de beginselen van de foutaansprakelijkheid en elke afbreuk daaraan als middel tot het bereiken van het gestelde doel van de hand gewezen (1).

Het Tunc-project heeft in elk geval de verdienste een penne-strijd te hebben uitgelokt die gevoerd werd tussen de meest vooraanstaande Franse juristen. Opvallend is dat in Frankrijk, anders dan bijvoorbeeld in de Verenigde Staten, aan het debat vooral werd deelgenomen door hogleraren en magistraten en dat de stem van betrokken groepen zoals advocaten, verzekeraars en automobilistenverenigingen minder doorklonk (2). Dit had ondermeer voor gevolg, dat de discussie vooral op het vlak van de beginselen ^{werd} gevoerd en merkwaardige ideeën opleverde over de grondslagen van het ongevallenrecht, waarop verder in dit proefschrift wordt ingegaan.

Volgend overzicht van de opwerpingen moge hier volstaan : de ongevallenpreventie wordt niet bevorderd door schuldigen en onschuldigen gelijk te behandelen, zowel de onverzekerbare vrijstelling als de personalisatie van de premie (die volgens TUNC ongevallenvermijdend moeten werken) worden als onrechtvaardig aan gevoeld als de schuld duidelijk bij een ander ligt, het inperken van het domein van de extrapatrimoniale schade en van de inkomensschade stroken niet met de rechtvaardigheidsopvatting van de Code civil, het ontwerp is financieel niet leefbaar, tenzij de automobilisten nog zwaarder worden belast... .

121 Het tegenvoorstel van BEDOUR

In 1968 is door BEDOUR een vrij merkwaardig en gedetailleerd

-
- (1) Voor details : M. MEURISSE, "Les travaux de la conférence sur les accidents causés par des véhicules", in Gaz. Pal. 1964, II, blz. 109-112.
 - (2) Voor de opvatting van een aantal vooraanstaande Franse civilisten, zie : R. SAVATIER, "Comment repenser la conception française actuelle de la responsabilité civile", in D.S., 1966, Chr., blz. 149-158; B. STARCK, "Les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation", in Rev. trim. dr. civ., 1966, blz. 635-685; H., L. en J. MAZEAUD, Traité, II, nr. 1263; R. RODIERE, "Jurisprudence en matière de droit civil (responsabilité civile)", in Rev. trim. dr. civ., 1965, blz. 357-358; G. MARTY, "La responsabilité en question", in Rev. dr. cont., 1966, blz. 79-84.

hervormingsplan opgesteld (1), dat nochtans niet de belangstelling kreeg die het verdiende (2). Als vertegenwoordiger van de verzekeringsmaatschappijen had de auteur zich in de loop van de werkzaamheden van de commissie-Foyer een der hevigste tegenstanders getoond van het voorstel, dat later als het Tunc-project algemene vermaardheid zou verwerven. Groot was dan ook de verwondering toen nauwelijks drie jaar later BEDOUR het hierna samengevat ontwerp uitbracht dat niet alleen de kritiek van TUNC op het geldende recht in grote lijnen overnam, maar tegelijk voorstellen deed die, althans wat de beginselen betrof, een heel eind in dezelfde richting gingen als diens ontwerp. "Par une singulière inhibition, aldus de auteur in zijn inleiding, nous étions convaincus que le rôle de l'assurance libre dans les accidents était attaché indissolublement à la notion d'assurance de responsabilité civile (...). Le mérite de M. TUNC est de nous avoir éclairés, de nous faire sortir de cette contemplation révérentielle que nous avions envers le droit actuel". Het is BEDOUR's overtuiging, dat men voor de uitstippling van het ongevallenrecht voor de komende generaties dichterbij een oplossing komt door uit te gaan van de voorstellen van TUNC dan van het huidige recht (3).

Bij nader toezien blijkt het ontwerp te steunen op twee beginselen - fout en risico - die op een originele wijze met elkaar in verband worden gebracht. Vooreerst geldt dat een nieuw verkeersschaderecht - anders dan het geldend stelsel met haar gelijkschakeling van haast alle fouten, maar anders ook dan het voorstel van TUNC voor wie haast alle verkeersfouten loutere vergissingen zijn - uitdrukkelijk moet uitgaan van het bestaan van twee soorten fouten : de lichtere of "toevallige" en de

(1) J. BEDOUR, Pour un droit spécial aux accidents de la circulation routière, Parijs, 1968.

(2) Bij ons weten wijdde alleen A. TUNC aan dit voorstel enige commentaar; zie : A. TUNC, "La réforme du droit des accidents de la circulation. Les projets français", in J.T., blz. 378-379.

(3) J. BEDOUR, op. cit., blz. 19 en 63.

zwaardere of "onverschoonbare" fouten. Tweede uitgangspunt is, dat het verkeersrisico wel de theoretische grondslag mag zijn van de vergoedingsaanspraken, maar dat deze aanspraken ruimer of beperkter dienen opgevat alnaargelang de gelaedeerde verder of dichter bij het scheppen van dit risico is betrokken. Opmerkelijk is verder, naar straks blijken zal, de ruime plaats die door de verzekeringsdeskundige BEDOUR wordt gelaten voor het vrijwillig afsluiten van bijkomende verzekeringen, tot dekking van bepaalde leemten. Zoals in het Tunc-project geldt ook hier het groot beginsel, dat alle slachtoffers van persoonschade recht hebben op vergoeding, maar anders dan bij TUNC wordt deze vergoeding grotendeels forfaitair berekend, en dient een ingewikkelde bewerking gemaakt om, rekening houdend met de twee grondbeginselen fout en risico, het bedrag van de schadeloosstelling te bepalen. Worden kosten voor gezondheidszorgen integraal terugbetaald, dan worden loonvervangende uitkeringen, zowel bij tijdelijke of blijvende arbeidsongeschiktheid als na overlijden, uitgedrukt als een veelvoud van de S.M.I.G. en wordt, anders dan bijvoorbeeld inzake arbeidsongevallen, het voor het ongeval genoten inkomen in beginsel niet in aanmerking genomen voor het begroten van de uitkeringen, die geacht worden dit inkomen te vervangen. Bij dodelijke verkeersongevallen bekomen de weduwe en de wezen, alsmede andere nabestaanden die bewijzen ten laste van het slachtoffer te zijn geweest, uitkeringen ten belope van een veelvoud van de S.M.I.G., waarbij rekening wordt gehouden met elementen als gezinslast, leeftijd, mogelijkheid tot het verwerven van inkomen door eigen arbeid en, wat de laatste categorie betreft, mate van het ten laste zijn. Uit zuinigheidsoverwegingen wordt extrapatrimoniale schade geweerd, ook al omdat deze schadepost uitdrukkelijk zou verwijzen naar de gedachte van een burgerlijke straf en dus naar een fout (1).

(1) J. BEDOUR, op. cit., blz. 26 en 31 (vergoedingsgrondslag), 36 (kosten voor gezondheidszorgen), 35 en 39-43 (arbeidsongeschiktheid) (voor personen die geen beroep uitoefenen belooft de vergoeding het bedrag van de S.M.I.G.), 36-39 (dodelijke ongevallen) 39-43 (extrapatrimoniale schade).

Om in een concreet geval het vergoedingsbedrag te berekenen dient daarenboven gelet op :

- de oorzaak van het ongeval. Is deze onbekend of gelegen in toeval, overmacht of lichte fout, dan worden de beschreven forfaitaire prestaties verstrekt; is ze daarentegen gelegen in een onverschoonbare fout ("une faute d'une gravité exceptionnelle commise en pleine connaissance du danger que l'on court soi-même et que l'on fait courir à autrui, ou encore dans l'inconscience impardonnable de ce danger") van een derde, dan behoudt de getroffene de mogelijkheid om naast of boven de forfaitaire basis een gemeenrechtelijke vordering (op grond van de artikelen 1382 of 1384 C. civ.) in te stellen tot het bekomen van een integrale schadeloosstelling; wordt iemand tenslotte het slachtoffer van zijn eigen onverschoonbare fout, dan worden de forfaitaire prestaties in de regel gehalveerd (1);
- de mate van deelname van het slachtoffer aan de creatie van het verkeersrisico, waartoe drie categorieën van verkeersdeelnemers worden onderscheiden : zij die zoals voetgangers en fietsers volledig losstaan van het gemotoriseerd verkeer, zij die zoals gratis vervoerde passagiers en inzittende gezinsleden van de bestuurder het verkeersrisico weliswaar niet zelf creëren maar toch de voordelen ervan genieten, en tenslotte zij die als bestuurders het verkeersrisico scheppen. De eersten bekomen de voorziene prestaties voor 100, de tweeden voor 75 en de derden voor 50 %. Deze bijzonder originele regel, die nergens anders wordt aangetroffen is ingegeven door de beschouwing dat een slachtoffer meer bescherming "verdient" naarmate het verder afstaat van de risicoschepping, en door de mogelijkheid voor de slechtstgediende categorieën om de wettelijke prestaties door

(1) J. REDOUR, op. cit.; de definitie van zware fout is overgenomen uit de Arbeidsongevallenwet van 9 april 1898; voor enkele voorbeelden (waaronder reeds het niet-verlenen van voorrang en het negeren van een stopteken) : Ibid., blz. 28.

- eigen voorzieningen aan te vullen (1);
- voor één categorie van verkeersdeelnemers tenslotte, de bestuurders van motorrijwielen, dienen de vergoedingen voor inkomensderving bij arbeidsongeschiktheid gehalveerd, wil vermeden worden dat de premie voor deze bijzonder kwetsbare categorie te hoog zou oplopen (in het licht ondermeer van hun vaak relatief bescheiden geldmiddelen (2)).

Blikschade, maar niet overige zaakschade, dient steeds vergoed, in beginsel zelfs zonder aftrek van een franchise. Al hecht de auteur op dit laatste punt meer waarde aan de argumenten van de tegenstanders van TUNC, die een veralgemeende en onverzekerbare franchise onaanvaardbaar vonden, dan aan het preventieargument van TUNC zelf, dan moet hij erkennen dat de zorg voor een financieel evenwicht in de praktijk tot het invoeren van een franchise zal nopen, waarvan de nadelen door het afsluiten van een bijkomende verzekering kunnen en mogen worden opgeheven (3).

De verzekering dient aangegaan door de eigenaars van motorrijtuigen bij een van de erkende commerciële verzekeringsmaatschap-

-
- (1) Het criterium van de risicocreatie speelt niet voor de kostendekkende vergoedingsbestanddelen; J. BEDOUR, op. cit., blz. 30-32.
- (2) Ibid., blz. 49-50. Vlg. vb. kan worden gegeven : de vergoeding voor een 40 % bestendig werkenbekwame voetganger beloopt luidens de tabel van J. BEDOUR 18.970 maal het bedrag van de S.M.I.G. uitgedrukt in uurloon. Wordt dezelfde werk-onbekwaamheid opgelopen door een vervoerd familielid van de bestuurder of door de bestuurder zelf dan is het veelvoud respectievelijk 14.225 (18.970×0.75) of 9.485 (18.970×0.50). Rijdt een automobilist een voetganger aan die zich op een oversteekplaats bevindt (volgens de auteur een onverschoonbare fout), dan wordt de voetganger integraal vergoed (met inbegrip bijvoorbeeld van een pretium doloris), en de aanrijdende bestuurder die voor 40 % blijvend arbeidsongeschikt wordt, voor een bedrag van 4.742,5 ($18.970 \times 0.50 \times 0.40$) keer de S.M.I.G. per uur.
- (3) Vgl. Ibid., blz. 25 met blz. 33.

pijen, en moet zowel de forfaitaire prestaties dekken als de integrale schadeloosstelling die verschuldigd is in gevallen van onverschoonbare fout. Ze vertoont dan ook tegelijk de kenmerken van een levens-, ongevallen-, zaken- en aansprakelijkheidsverzekering, en kan op de punten waar ze leemten vertoont worden aangevuld door een beroep op bijkomende vrijwillige verzekeringen (1).

Om al deze redenen is het Bedour-project bijzonder gunstig voor de commerciële verzekeringsbranche. Vanwege de rechtsleer genoot het, zoals gezegd, daarentegen weinig of geen belangstelling; hoogstens kan de kritiek van TUNC vermeld worden, die geen enkele andere reden ziet om de bestuurders en de inzittenden minder te vergoeden dan de zorg de premie binnen redelijke perken te houden en die voorts de forfaitaire berekening van de prestaties - vooral in de voorgestelde vorm - als onnodig en onwenselijk beschouwt (2).

122 Voorstellen vanwege de verzekeringsbranche en de advocatuur

Volledigheidshalve dient nog melding gemaakt van twee tegenvoorstellen, die naar aanleiding van het Tunc-project werden geformuleerd door de twee voornaamste georganiseerde betrokken groepen : de verzekeraars en de advocaten. Ze stellen wijzigingen voor van eerder beperkte omvang, die rekening houden met hun grieven tegen de voorstellen van TUNC.

Een eerste voorstel is uitgewerkt door de Fédération française des sociétés d'assurances, die een aantal verzekeringsmaatschappijen groepeerde (3).

Het wil de lijn van de rechtspraak doortrekken en een automatische aansprakelijkheid van de automobilist ten voordele van fietsers, voetgangers en passagiers in de wet inschrijven. De beneficianten zouden hun aanspraken nochtans verbeuren door het bedrijven van een onverschoonbare fout, en zelfs herleid zien

(1) J. BEDOUR, op. cit., blz. 55.

(2) A. TUNC, La réforme du droit des accidents..., blz. 379.

(3) B. CHENOT, "Pour un droit nouveau de la réparation", in Assurances et techniques de l'expertise automobile, 1968, blz. 24-29; comm. door : A. TUNC, La réforme du droit des accidents..., blz. 377-378.

met hoogstens een vierde ton gevolge van een gewone fout. Deze foutdifferentiatie kan, volgens TUNC, in een kritiek op dit voorstel, alleen maar tot conflicten leiden tussen slachtoffers en onwillige verzekeraars, die het imago van de verzekeringsbranche, waarom het de opstellers van het plan vooral te doen was, meer kwaad dan goed zouden doen, en van de andere kant weinig bijdragen tot de preventie (1). Voor de vergoeding van de automobilist zelf, van de eigenaar of van de bewaker van het motorrijtuig zou, volgens het besproken voorstel, de foutaansprakelijkheid behouden blijven, terwijl ook schadebegrip en -begroting burgerrechtelijk zouden moeten blijven.

Op een algemeen congres van de Association nationale des Avocats te Nice werd, enkele maanden na de publicatie van het Tunc-project, gestreefd naar een gemeenschappelijk standpunt en naar het opstellen van een alternatief voorstel (2). Er werd overeenstemming bereikt over de wenselijkheid het aansprakelijkheidsrecht te behouden maar het te laten doubleren door nieuwe voorzieningen, die aan alle slachtoffers minimumprestaties moeten verschaffen. Deze basisbescherming zou bereikt worden door, enerzijds, aan de automobilisten naast de aansprakelijkheidsverzekering ook het afsluiten van een ongevallen- en levensverzekering op hun hoofd en op dat van hun passagiers op te leggen, zij het met lage forfaitaire uitkeringen en door, anderzijds, meer in het algemeen alle slachtoffers die geen beroep kunnen doen op de gemeenrechtelijke schadeloosstelling in de mogelijkheid te stellen om in werkelijke noodgeval- len minimaanspraken te laten gelden tegen een solidariteitsfonds, dat moet gestijfd worden door heffingen bij de aankoop van motorrijtuigen, door toeslagen bij geldboeten wegens verkeersmisdrijven en door staatstussenkomsten. Op die manier zou, naar de overtuiging van de opstellers, tegelijk het geldend recht geëerbiedigd worden en het grootste nadeel ervan verholpen zijn.

123 De evolutie in de zeventiger jaren

Na de drukke periode 1964-1968 is het in Frankrijk opmerkelijk stil geworden rond de autoongevallenproblematiek. Het land had de verdienste de discussie daaromtrent in dit deel van Europa op gang te brengen, maar hield op een bijdrage in het debat te leveren, net op het ogenblik dat in buitenlandse wetten de no-fault gedachte werd verwezenlijkt.

Men mag aannemen dat de kwestie toch de aandacht van de betrok-

(1) A. TUNC, La réforme du droit des accidents..., blz. 378.

(2) G. MARTY, "La responsabilité en question", in Rev. dr. cont., 1966, blz. 79-84, inz. blz. 84.

ken groepen gaande houdt en in beperkte kring verder bestudeerd wordt, maar van hun bevindingen komt weinig aan de oppervlakte. Op dit ogenblik dient evenmin melding gemaakt van parlementaire of regeringsinitiatieven. Wel is een poging ondernomen, waarnaar door TUNC was gevraagd (1), om het bestaande stelsel inzichtelijk te maken door een op last van de Minister van Justitie door een werkgroep onder de leiding van BERTRAND uitgevoerd onderzoek naar de toepassing van de bestaande regels. Dit onderzoek dat in 1974 werd afgesloten onder de vorm van een verslag aan de Minister, loopt uit op een aantal voorstellen (2). Zo zou de persoonsschade die opgelopen wordt in het verkeer voortaan rechtstreeks verzekerd moeten zijn en niet meer onrechtstreeks langs de omweg van de aansprakelijkheid, zodat de verzekering ook zou tussenkomen ten voordele van een gelaedeerde die zelf schuld had aan het ongeval of die niet op een schuldige schadeverwekker kan wijzen. Deze verkeersverzekering moet de sociale verzekeringen uitschakelen voor schade uit auto-ongevallen en prestaties verlenen waarvan de beschrijving en de berekening een ruime aandacht krijgen vanwege de opstellers van het plan, zonder dat op dit punt afgelijnde voorstellen worden gedaan; de algemene strekking lijkt te zijn, nog dichter bij de traditionele notie van de integrale schadeloosstelling te blijven dan TUNC in zijn ontwerp heeft gedaan. De aansprakelijkheid dient eveneens opgeheven voor de zaakschade, en deze moet voortaan niet, zoals de persoonsschade, het voorwerp van verplichte maar van vrijwillig afgesloten verzekeringen zijn.

TUNC van zijn kant is zijn ideeën de wereld rond gaan verdedigen en vindt steeds meer steun in hetgeen in het buitenland in de destijds door hem aangegeven richting wordt gerealiseerd. De hoop op een hervorming in zijn eigen land heeft hij niet opgegeven en intussen poogt hij vooral langs de recht-

(1) Over het gebrek aan gegevens : A. TUNC, "La fonction d'indemnisation de la responsabilité civile", in Verzekeringen van vriendschap, Deventer, 1974, blz. 144.

(2) E. BERTRAND, La circulation routière. Les règles juridiques actuelles et leur application judiciaire. Etude de sociologie juridique, Parijs, 1976, blz. 209-231.

spraak en de weg daartoe te effenen, enerzijds door in zeer lezenswaardige commentaren bij vonnissen en arresten op een originele manier het wereldvreemde van sommige beslissingen aan de kaak te stellen, anderzijds door er op aan te sturen de constructie op grond van artikel 1384 C. civ. zo ver uit te bouwen dat de vergoeding haast algemeen en automatisch wordt, en op die manier verzekeraars en advocaten aan te zetten tot reageren en tot het innemen van standpunten. "Dès maintenant, aldus TUNC, l'indemnisation doit être le souci du juge. Souhaitons que, le plus vite possible, ce soit aussi celui du législateur" (1).

§ 2. Analoge voorstellen in Groot-Brittannië en Duitsland

A. Groot-Brittannië

124 In het algemeen

Het Britse verkeersongevallenrecht is lang blijven vasthouden aan de meest traditionele beginselen. Zoals in België, maar anders dan in nagenoeg alle Westeuropese staten werd geen afbreuk geduld aan de foutaansprakelijkheid door een objectivering ten laste van het gemotoriseerd verkeer. Daarvoor was de gehechtheid te sterk aan het "historic common law principle of negligence". Reeds in 1875 had de rechtspraak de stelling tegen-
gesproken, dat schade veroorzaakt door bestuurders onder de law of trespass moest vallen en in 1934 faalde een poging om hetzelfde resultaat langs wettelijke weg te bereiken (2). Het hoeft dan ook niet te verwonderen, dat tot in het midden van de zestigerjaren geen belangstelling bestond voor de elders gestelde

(1) A. TUNC, "Sur la responsabilité civile. Amères réflexions", in R.G.A.R., 1974, nr. 9353; zie ook : Id., "Regards sur la jurisprudence en matière de responsabilité civile délictuelle", in J.C.P., 1966, I, nr. 210; Id., "L'enfant et la balle" in J.C.P., 1966, I, nr. 1983.

(2) D.W. ELLIOTT en H. STREET, Road Accidents, Londen, 1968, blz. 181; D.R. HARRIS, "Analysis of the British Auto Accident Compensation System", in D.O.T., Comparative Studies in Automobile Accident Compensation, Washington, 1970, blz. 707 en 711-712.

vraag, of niet nog verder diende gegaan door de oplossing buiten de aansprakelijkheid in verzekeringsverband te zoeken (1). Sindsdien is het Verenigd Koninkrijk ook op dit punt verrassend vlug uit haar toestand van Splendid isolation getreden. Opvallend daarbij is, dat de Britse hervormingsvoorstellen zeer uiteenlopende richtingen uitgingen. Hervormingsvoorstellen naar het hier besproken vierde model werden in 1968 op papier gezet door de professoren ELLIOTT en STREET en in 1974 door de juristenvereniging Justice. Toch is het weinig waarschijnlijk dat het toekomstig Brits ongevallenecht de sporen zal dragen van deze voorstellen (zie nr. 180).

125 Het ontwerp van ELLIOTT en STREET

Het ontwerp van ELLIOTT en STREET leunt nauw aan bij dat van TUNC. Wel is het beginsel dat alle verkeersslachtoffers zonder onderscheid dienen vergoed verder doorgetrokken : zo wordt de bestuurder in dezelfde mate beschermd als andere slachtoffers,

- (1) H. STREET, "Automobile Injury in England", in Automobile Accident Costs and Payments, Ann Arbor, 1964, blz. 436. De (vooral nog schuchtere) kritiek die in de zestiger jaren werd geleverd had vooral betrekking op de bewijslastregeling, die het slachtoffer, als eisende partij, in veel gevallen niet aan zijn trekken liet komen. Uit een in 1965 uitgevoerd onderzoek naar de vergoeding van de slachtoffers van een honderdtal in de stad Oxford overkomen ongevallen moest blijken, dat van de ernstig gewonde slachtoffers slechts 42 % werden vergoed (waarvan dan nog één vierde een reductie wegens "contributory negligence" moest ondergaan) en dat de helft van de onvergoede slachtoffers als hun indruk te kennen gaven afgewezen te zijn omdat ze de volgens hen vaststaande fout van de tegenpartij niet hadden kunnen bewijzen. "The greatest defect in the present English system, zo besluit HARRIS, is the fact that recovery depends on the chance that the injured person has sufficient proof of another's negligence; this chance is pure luck from the victim's point of view, and does not depend on the merits of his claims compared with the merits of other persons injured on the highway" (D.R. HARRIS, Report of a Pilot Survey of the Financial Consequences of Personal Injuries Suffered in Road Accidents in the City of Oxford during 1965, Oxford, 1968, blz. 25).

en mag de zelfs zware of opzettelijke fout geen uitsluitingsgrond vormen, wil onrechtvaardigheid vermeden worden en het gezin niet gestraft worden voor fouten van een van haar leden. De schadeloosstelling is daarentegen minder ruim dan in het Franse voorstel, zowel wat de in aanmerking genomen schadepos-ten als wat de omvang van de tenlasteneming betreft. Inkomens-
vervangende uitkeringen dienen berekend aan de hand van de in-
komsten van het slachtoffer over de drie voorafgaande jaren en
met een zekere aandacht voor voldoende vaststaande promotiekam-
pen; terugbetaling van kosten gedaan voor gezondheidszorgen
wordt in haar geheel aan de sociale verzekeringen overgelaten;
de extrapatrimoniale schadevergoeding van haar kant dient inge-
dijkt door het stellen van een maximum of door het gebruik van
schalen, maar niet geheel afgeschaft, wil het stelsel niet he-
lemaal voorbijgaan aan personen (gepensioneerden, kinderen) die
aan het ongeval een inkomensverlies overhouden. De vergoeding
van zaakschade tenslotte wordt aan het aansprakelijkheidsrecht
onttrokken maar maakt niet het voorwerp uit van de ontworpen
regeling, en blijft dus liggen waar ze viel als de automobilist
niet op eigen initiatief een cascoverzekering heeft afgesloten.
De financieringslast dient gelegd op het gemotoriseerd verkeer
en niet op de gemeenschap in haar geheel, die niet mag worden
aangesproken om een stelsel te spijzen dat een hogere bescher-
ming biedt voor een bepaald soort ongevallen. De uitvoering
van de verzekering dient aan de verzekeringsbranche onttrokken
en toevertrouwd aan een op te richten overheidsorganisme, al
wordt deze reorganisatie niet voorgesteld als een punt waarmee
de omzetting van de foutaansprakelijkheid in een rechtstreekse
verzekering staat of valt (1).

Men mag aannemen dat het laag houden van de vergoedingen -
dat des te scherper wordt gevoeld daar het stelsel naast
zich geen foutaansprakelijkheid meer duldt, zelfs niet ter aan-

(1) D.W. ELLIOTT en H. STREET, op. cit., blz. 259-263 (toe-
passingsgebied), blz. 265-279 (vergoedingen), blz. 260
(financiering), blz. 252-257 (beheer).

vulling - minder om principiële reden wordt voorgesteld dan op grond van de beschouwing dat de verkeersverzekering niet aanmerkelijk duurder mag uitvallen dan de bestaande, en dat het stelsel met een bredere armlag zou kunnen functioneren in landen waar de premie nu reeds hoger ligt dan in het Verenigd Koninkrijk (1).

126 Het ontwerp van de juristenvereniging Justice

In dezelfde lijn van het voorstel van ELLIOTT en STREET, en dus ook van dat van TUNC, ligt een hervormingsplan van de juristenvereniging Justice. De aansprakelijkheidsgrond wordt verlaten voor een rechtstreekse verzekering, maar de aansprakelijkheidsopvatting over de schade en over de berekening en de vergoeding ervan wordt overgenomen, op enkele kleine correcties inzake extrapatrimoniale schade na. In het ontwerp wordt langer stilgestaan bij de financiering van een dergelijk stelsel : om de premies zo nauwkeurig mogelijk ten laste te leggen van degenen die het verkeersrisico scheppen (en in de mate waarin ze dit scheppen), worden ze gelegd op de eigenaars van motorrijtuigen (geïnd ter gelegenheid van de immatriculatie) en op de gebruikers (onder de vorm van een bijkomende heffing op de brandstof) en op de bestuurders (geïnd naar aanleiding van het afleveren van het rijbewijs) (2).

B. Duitsland

127 In het algemeen

In Duitsland is de verkeersaansprakelijkheid reeds zeer vroeg in deze eeuw geobjectiveerd en naderhand aan een plichtverzekering gekoppeld (zie nr. 62). In de rand van deze vroege en klassieke ontwikkeling werden in de dertiger jaren door de rechts-

(1) Aldus A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 163.

(2) No Fault on the Roads, A Report by Justice, Londen, 1974.

leer voorstellen geformuleerd om de vergoeding op min of meer nieuwe beginselen te gronden (1). Ze vonden geen bijval, en pas in het laatste decennium kwam opnieuw de vraag aan bod naar een grondige hervorming van het verkeersongevallenrecht. Zoals in Groot-Brittannië werden vlieg verschillende strekkingen zichtbaar. De ontwerpen die aanleunen bij het Tunc-project worden hierna besproken. Nu reeds dient gezegd dat voor een hervorming van officiële zijde geen belangstelling bestaat en dat een aanzienlijk deel van de rechtsleer de geldende regeling bevredigend vindt, of althans meent dat de bezwaren ervan ook binnen het kader van de aansprakelijkheidsformule kunnen worden verholpen (2).

128 Het ontwerp van Von HIPPEL

Het ontwerp dat in 1968 door Von HIPPEL is opgesteld valt zowel wat de beginselen als voor een groot deel wat de concrete uitwerking ervan betreft samen met het Tunc-project, al blijken beide auteurs los van elkaar te hebben gewerkt (3). Wel toont de Duitser zich strenger inzake de beteugeling van onverschoon-

- (1) Voor een goed en kritisch overzicht : D. GÜLLEMANN, Ausgleich von Verkehrsunfallsschäden im Licht internationaler Reformprojekte. Untersuchungen zur Einführung einer obligatorischen Unfall- und Sachversicherung, Berlijn, 1969, blz. 86-101.
- (2) B. BORGMANN, "Soll unser System der Zuteilung von Unfallschäden reformiert werden?", in ZRP, 1973, blz. 57; H. KOZIOL, "Ersatz der Haftpflicht bei Verkehrsunfällen durch Unfallversicherung", in ZfRV, 1970, blz. 21; H. SCHMEER, "Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz?", in Vers R, 1973, blz. 394; H. STOLL, "Reform des Kraftfahrzeughaftpflichtrechtes", in RabelsZ, 1972, blz. 307; zie ook : H. KOEHLER, "Haftpflicht- oder Unfallversicherung", in VW, 1966, blz. 254-255; voor een vgl. van de toestand in de U.S.A. (vóór de no-fault wetten aldaar) en in Duitsland : J. O'CONNELL en J. GRUNWALD, "No-Fault Kfz.-Versicherung für Deutschland", in Z Vers Wiss, 1974, blz. 277-299.
- (3) E. Von HIPPEL, Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen. Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz, Berlijn, Tübingen, 1968; id., "Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen. Umriss eines neuen Systems", in NJW, 1967, blz. 1729-1737; voor een recente precisering n.a.v. een studiedag : H. BAUMANN, "Soziale Sicherung gegen Unfälle im Strassenverkehr?" in VSSR, 1975, blz. 5-6; voor comm. door A. TUNC : Traffic Accident Compensation, nr. 139-144.

bare fouten : niet alleen de bestuurder maar ook de andere weggebruikers kunnen dergelijke fouten begaan, en anders dan in het Franse project treedt het verval van de aanspraken automatisch in bij bepaalde opgesomde inbreuken, zoals dronkenschap of rijden met een gestolen of onverzekerd voertuig. Om geen onderscheid te maken tussen geleden en toegebrachte schade wordt in dezelfde gevallen een verhaal voorzien van de verzekeraar tegen de schadeverwekker. Wat de uitvoering van de verkeersverzekering betreft is von HIPPEL, anders dan TUNC, geneigd deze aan de commerciële verzekeringsbranche te onttrekken. Het voornaamste verschilpunt betreft de financiering : naast de eigenaars van motorrijtuigen moeten ook de autofabrikanten, garagehouders en reparateurs aan het stelsel bijdrageplichtig worden gemaakt (elk in de mate waarin ze deelnemen aan het scheppen van verkeersrisico), en een deel van de lasten dient verder gedragen door niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers, wat bereikt wordt door een belasting op de aankoop van fietsen en, wat de voetgangers betreft, door een staatstussenkomst (1).

129 Het ontwerp van GÜLLEMANN

Om verschilpunten te vinden tussen het TUNC-project en het ontwerp dat door GÜLLEMANN in 1969 is voorgesteld aan het einde van een vrij eenzijdig gevoerd rechtsvergelijkend onderzoek moet nog meer in de details worden getreden, want hun opvattingen over vergoedingsgrondslag, berekening van de verzekeringsprestaties, financiering en organisatie stemmen overeen (2). Wel treedt in het Duits ontwerp een sanctie in bij elke in het algemeen omschreven "zware schuld", dus zonder verwijzing naar een strafrechtelijke uitspraak; de sanctie speelt dan in beide rich-

(1) Over dit financieringsaspect : E. von HIPPEL, Schadensausgleich bei Verkehrsunfälle, blz. 95-98.

(2) D. GÜLLEMANN, Ausgleich von Verkehrsunfallschäden im Licht ...; Id., "Der Ausgleich von Verkehrsunfällen. Ein ungeöstes Problem", in ZPR, 1974, blz. 35-43.

tingen : uitsluiting van de prestaties als de fout door de gelaedeerde is bedreven, verhaal van de verzekeraar als de zware schuld bij de schadeverwekker ligt. Om de vergoeding te bekomen van blikshade die beneden het bedrag van de vrijstelling valt, volstaat zelfs het bewijs van een grove onvoorzichtigheid; GÜLLEMANN beroept zich op dit punt op hetzelfde argument als TUNC - de preventie - om tot een andere oplossing te komen (1).

§ 3. De Zweedse verkeersongevallenwet van 1976

130 Situering en totstandkoming

Het verkeersschaderecht van de Skandinavische landen komt in het rechtsvergelijkend deel van deze verhandeling in drie hoofdstukken ter sprake. Vooreerst in het tweede hoofdstuk, waar gezegd is dat de slachtofferbescherming gezocht werd in dezelfde richting en volgens hetzelfde model als de meeste Westeuropese staten : in een eerste beweging werd de aansprakelijkheid in het verkeer geobjectiveerd, waarna een tweede wetgevende inspanning niet langer dan tien jaar later gericht was op het invoeren van een nauwkeurig omschreven verzekeringsplicht. Steeds was Denemarken de pionier, op afstand gevolgd door Zweden, Noorwegen en Finland (zie nr. 57). Ook in het vijfde hoofdstuk zal het ongevallenrecht van de Skandinavische staten aan bod komen : rond 1950 is in die landen de eindoplossing gezien in de richting van een afschaffing van de aansprakelijkheid over het ganse veld van de persoonsschade (dus niet alleen voor verkeersongevallen) en de overname van de vergoedende taak door algemene sociale verzekeringen en voorzieningen. Toch wordt het verkeersongevallenrecht in Zweden (en in mindere mate in Noorwegen en Finland) door een stelsel naar het tweede noch naar het vijfde model beheerst, maar door een vergoedingsregime dat althans voor de persoonsschade helemaal in de lijn ligt van het Tunc-project.

(1) Over de vrijstelling : D. GÜLLEMANN, Ausgleich von Verkehrsunfallschäden..., blz. 157-160.

In deze paragraaf zal de aandacht vooral gaan naar de Zweedse verkeersongevallenwet, en wel om twee redenen : deze wet is van alle Skandinavische verkeerschadewetten de meest recente, en op talrijke punten ook degene die zich het verst verwijderd van de traditionele aansprakelijkheidsoplossing en het verst gaat in de richting van de exclusieve verkeersverzekering volgens de no-fault en first-party beginselen. Toch wordt nu en dan ter vergelijking ook verwezen naar de Noorse en Finse wetten over verkeerschade (1); hun komt immers de verdienste toe lang voordat in Frankrijk en de omringende landen door het Tunc-project de ogen geopend werden voor nieuwe ideeën, deze alternatieven reeds te hebben ingezien en ten dele in wetten omgezet. De wetgevingen in Zweden, Finland en Noorwegen hebben ten andere een gemeenschappelijke wortel : in de periode 1951-1957 was de modernisatie en harmonisatie van de verkeersschadewetgevingen keer op keer ingeschreven op de agenda van de intergouvernementele commissievergaderingen. De eindvoorstellen waren bijzonder revolutionair. Vooreerst werd eraan gedacht, niet meer de omweg van de aansprakelijkheid en de aansprakelijkheidsverzekering te gebruiken maar de verzekeraar van het motorrijtuig zonder meer door de wet als vergoedingsplichtige voor alle verkeerschade aan te wijzen. Verder vond de Commissie het nutteloos de verzekeringnemende eigenaar of houder nog de kans te geven zijn eigen onschuld aan het schadegeval te bewijzen. Tenslotte werd voorgesteld van naast de niet-inzittende slachtoffers ook de passagiers met inbegrip van de eigenaar en zelfs de bestuurder van het motorrijtuig onder de verzekeringsdekking

(1) Voor verdere comm. op de Noorse regeling : E. RIKHEIM, Assurance contre les accidents corporels en faveur des victimes d'accidents de roulage, Bref aperçu des règles norvégiennes sur l'indemnisation des dommages causés par des automobiles, coll. A.I.D.A., 1967, blz. 7 (gest.); op de Finse regeling : E. ROUTAMO, "What Constitutes a Traffic Accident ? The Finnish Approach to Some Definition Problems", in Scand. St. Law, 1970, blz. 149-165; A. ROSSI, "On the Finnish Motor Insurance System", in Insurance in Finland, Helsinki, 1972, blz. 67-70.

te brengen (1).

Finland (1959) en Noorwegen (1961) hebben aan deze nieuwe ideeën in hun interne wetgevingen gestalte gegeven, zij het niet in gelijke mate. Na 1961 konden de verkeersschaderegelingen in de Scandinavische landen dan ook duidelijker dan ooit in twee groepen worden onderverdeeld (2). Aan de ene kant stonden Zweden en Denemarken, eens de pioniers die, althans in beginsel, bleven vastkleven aan een "foutaansprakelijkheid met omkering van de bewijslast" en de aanbevelingen van de Commissie niet volgden omdat hun fungerende wetgeving toch in verreweg de meeste gevallen vergoeding mogelijk maakte en stevig was ingebouwd in de praktijk van de rechtbanken en van de verzekeringsmaatschappijen. Aan de andere kant stonden Noorwegen en Finland, die allebei de persoonlijke aansprakelijkheid van de eigenaar of houder om zo te zeggen hebben afgeschaft, voorzover de schade door de verzekering wordt opgenomen, en de verkeersaansprakelijkheid hebben vervangen door een verzekeringsstelsel in het onmiddellijke voordeel van de verkeersslachtoffers : geen op de aansprakelijkheid gebouwde third-party insurance meer, maar een first-party insurance.

Nadat het nieuw Burgerlijk Wetboek in 1972 de aangelegenheid onaangeroerd had gelaten, werd in maart 1974 in Zweden een comité opgericht (Traffic Damage Committee) dat vrij vlug (oktober 1974) akkoord geraakte over een hervormingsvoorstel dat helemaal in de lijn lag van dat van de intergouvernementele commissie (3). Uit dit voorstel is in 1975 de

- (1) Meer over de werkzaamheden en de voorstellen van deze Commissie : H. USSING, "The Scandinavian Law of Torts, Impact of Insurance on Tort Law", in Am. J. Comp. L., 1952, blz. 365.
- (2) Hierover het uitstekend artikel van : B. GOMARD, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries", in Am. J. Comp. L., 1970, blz. 83-86.
- (3) Over de totstandkoming : Compensation for Traffic Damage, Summary of the Report submitted in October 1974 by the Traffic Damage Committee, S.O.U. (Statens offentliga Utredningar), 1974, nr. 87; comm. : A. TUNC, "L'indemnisation des victimes des accidents de la circulation : le projet suédois", in Rev. int. dr. comp., 1975, blz. 155-156.

Traffikskadelagens (1975 : 1440) gegroeid, die met ingang van 1 juli 1976 in Zweden de materie regelt (1).

131 Aansprakelijkheids- en verzekeringselementen versmolten in één stelsel

De Zweedse verkeersongevallenwet van 1976 komt tegelijk in de plaats van de wet van 1916 tot objectivering van de verkeersaansprakelijkheid en van die van 1929 tot instelling van een verzekeringsplicht. Daarmee is meteen een hoofdkenmerk van de regeling aangegeven : ze verenigt op een originele en eigentijdse wijze in één stelsel elementen van verzekering en aansprakelijkheid. De aanspraak op prestaties dient steeds rechtstreeks gericht tot de verkeersverzekeraar en verloopt dus niet over een aansprakelijke enkeling. Maar voor de berekening van de verzekeringsprestaties verwijst de verkeersongevallenwet zonder meer naar de opvattingen over schade en schadeloosstelling in de wet van 1972 over aansprakelijkheid.

132 Persoonsschade : vergoedingsgrondslag, uitsluitingsgronden en aanduiding van vergoedingsplichtige

Inzake persoonsschade is het toepassingsgebied van de verzekering in Zweden zeer eenvoudig te omschrijven : elke schade die veroorzaakt wordt door het gebruik van een motorrijtuig wordt vergoed. Spelen dus geen rol, de hoedanigheid waarin aan het verkeer werd deelgenomen (bestuurder, passagier, voetganger of fietser) of de omstandigheden van het ongeval. Op deze laatste regel bestaat een uitzondering van beperkte omvang : als de schade veroorzaakt is door een opzettelijke fout of door een grove nalatigheid van het slachtoffer zelf kunnen de verzekeringskosten worden gereduceerd; bij een dodelijk ongeval is deze reductie alleen mogelijk in geval van opzet. Over de maat van de reductie is de wet nogal vaag : er moet met "redelijkheid"

(1) Voor niet-Zweedstalige comm., zie vooral : J. HELLNER, "La nouvelle loi suédoise sur l'assurance automobile obligatoire" te verschijnen in R.G.A.T. alsmede M. LEROY en H. MARGEAT, "La réparation des dommages causés par un véhicule à moteur : l'exemple suédois", in Gaz. Pal., 3 juli 1976, blz. 2-4.

tewerk worden gegaan en gelet op de gedragingen van de andere ongevalspartijen en "andere relevante omstandigheden" (1). De rechtsleer dringt erop aan, de gevallen van aansprakelijkheid restrictief te interpreteren. HELLNER bijvoorbeeld zegt te verwachten, dat alleen rijden in dronken toestand tot gehele of gedeeltelijke uitsluiting zal leiden (2). Anderen stellen voor de ingeslagen weg tot het uiterste te volgen en de laatste sporen van de foutgedachte volledig uit de vergoedingsdebatten te weren : noch het economisch motief (dat het onbillijk is de volledige vergoedingslast op de automobilist te leggen als het slachtoffer even schuldig is), noch het pedagogisch motief (gehaald uit de ongevallenpreventie) gaan nog op, nu de schade toch door een verzekering wordt opgenomen en over de invloed op de ongevallenvoorkoming weinig geweten is (3). De vraag of er inzake persoonsschade wel uitsluitingsgronden moesten zijn, kreeg zowel binnen de intergouvernementele commissie als binnen het Zweedse Traffic Damage Committee een ruime aandacht, zonder dat eensgezindheid kon worden bereikt (4). In Zweden, maar ook in Finland en Noorwegen bood de wettelijke regeling dan ook het beeld van een compromis.

Voor al de intergouvernementele commissie beschouwde de vraag als uiterst belangrijk : want al is opzet inzake verkeersongevallen zeer zeldzaam, dan is het duidelijk dat een groot deel van de voetgangers of de fietsers die gewond raken in het verkeer zelf in meerdere of mindere mate onvoorzichtig of nalatig hebben gehandeld. De commissieleden konden het niet eens worden over de keuze tussen twee uitersten : enerzijds de opvatting dat op grond van sociale motiveringen minstens voor de persoonlijke schade de vergoeding los van elke foutbeschouwing moet worden gepresteerd; anderzijds de overweging dat de preventie het best wordt gediend met een bestraffing ook op dit vlak van zelfs de lichte fouten.

-
- (1) Zweedse wet, art. 10,11 (automatische vergoeding), 12 (reductie bij gekwalificeerde fout); van de wet bestaat een officiële vertaling, opgesteld door de Raad van Europa.
- (2) J. HELLNER, op. cit., blz. , nr. 3.
- (3) Aldus o.m. : B. GOMARD, op. cit., blz. 92-93, 102 en 105-106; K.S. SELMER, op. cit., blz. 154.
- (4) B. GOMARD, op. cit., blz. 91; Compensation for Traffic Damage..., blz. 50.

De Noorse en Finse wetgevingen laten het beeld zien van een compromis : als het aangereden slachtoffer door opzet, onvoorzichtigheid of nalatigheid bijgedragen heeft tot de schadeverwezenlijking, kunnen zijn aanspraken verminderd of à la limite uitgedoofd worden, met inachtnahme van de ernst van de hem aangewreven fout, van de gedragingen van de gementoriseerde verkeersdeelnemer en van alle andere ongevalsomstandigheden. De wetten bepalen verder uitdrukkelijk dat de slechts lichte onoplettendheid niet in aanmerking genomen wordt. In Finland geldt dit nochtans alleen voor de persoonschade. In beide landen wordt met dergelijke fouten daarentegen wel rekening gehouden, als het motorrijtuig op het ogenblik van het ongeval gestationeerd stond. Het slachtoffer dat zich liet vervoeren in een rijtuig waarvan hij wist dat de chauffeur in dronken toestand was, of dat gebruikt werd bij het plegen van een misdaad, wordt niet vergoed, behalve als "bijzondere redenen aanwezig zijn" (1). In Zweden is de aangelegenheid, zoals gezegd, eenvoudiger en in een voor het slachtoffer gunstiger zin geregeld.

In dezelfde gevallen waar een uitsluitings- of reductiegrond bestaat, is een verhaal mogelijk van de prestatieverlenende verkeersverzekeraar tegen de foutieve schadeverwekker (2).

In de Zweedse verkeersongevallenwet wordt als vanzelfsprekend beschouwd dat de bestuurder dezelfde bescherming geniet als andere categorieën van verkeersdeelnemers. Van meetaf is dit beschouwd als een van de belangrijkste innovaties van de wet en als de meest opvallende uiting van de overgang van aansprakelijkheids- naar rechtstreekse verzekering (3). In Finland en Noorwegen was de dekking van de bestuurder in de eerste jaren na de inwerking treding van de verkeersongevallenwetten facultatief, maar werd ze in 1968 in het eerste land en 1973 in het tweede verplicht, omdat telkens bleek dat de meest bloedgestelde categorie van bestuurders (die van motorfietsers) zich het minst tot de verzekering aangetrokken voelde (4).

(1) Noorse wet (van 3 februari 1961), art. 7; Finse wet (van 26 juni 1959), art. 7; comm. : J. HELLNER, "Développement et rôle de la responsabilité civile délictuelle dans les pays scandinaves", in Rev. int. dr. comp., blz. 789.

(2) Zweedse wet, art. 20.

1967,

(3) J. HELLNER, La nouvelle loi..., blz. ,nr. 7.

(4) Voor Finland : A. ROSSI, op. cit., blz. 69; voor Noorwegen : E. RIKHEIM, op. cit., blz. 8

Ook de vraag tot welke verzekeraar het verkeersslachtoffer zich met zijn aanspraak moet wenden is in Zweden opgelost op een eenvoudige wijze en met zin voor een vlot verloop van de schadeafwikkeling : bestuurders en passagiers moeten de verzekeraar aanspreken van het motorrijtuig waarin of waarop ze zich op het ogenblik van het ongeval bevonden; voetgangers of fietsers van hun kant hebben zich te wenden tot de verzekeraar van het aanrijdende motorrijtuig. Veel moeilijkheden worden voorkomen door te stellen dat de eerste regel ook geldt als bij de aanrijding andere motorrijtuigen zijn betrokken en, wat de tweede regel betreft, dat de voetganger of fietser die door meerdere voertuigen is aangereden, kan kiezen tot welke verzekeraar hij zich zal wenden (1).

In de Noorse en Finse verkeersongevallenwetten is het first-party beginsel minder ver doorgetrokken : bij botsing tussen meerdere motorrijtuigen bestaat voor de inzittenden zowel voor persoons- als voor zaakschade geen algemene vergoedingsaanspraak tegen de verzekeraar van het motorrijtuig waarin ze zich bevonden, maar alleen tegen die van het ander motorrijtuig, en dan nog op voorwaarde dat de bestuurder ervan een fout heeft begaan of het voertuig een gebrek vertoonde (2).

133 Zaakschade : vergoedingsgrondslag, uitsluitingsgronden en aandeling van de vergoedingsplichtige verzekeraar

Voor de zaakschade is de vergoeding anders geregeld dan voor persoonsschade. Hier dient onderscheiden tussen gevallen van schade toegebracht aan een motorrijtuig zelf of daardoor vervoerde goederen en schade aan andere zaken (fietsen, klederen van een slachtoffer, dieren, garagepoorten maar bijvoorbeeld ook treinen, bij overwegongevallen (3)).

Voor de tweede soort schade ligt de oplossing dicht bij die van

(1) Zweedse wet, art. 10 en 11.

(2) Noorse en Finse wet, art. 8; comm. : B. GOMARD, op. cit., blz. 93-95.

(3) Voor een bijzonder duidelijke behandeling : J. HELLNER, La nouvelle loi..., blz. , nr. 3; men combineere de art. 10 (tweede lid), 11 en 12 (tweede lid) van de Zweedse wet.

de persoonschade : ook hier verleent de verzekeraar van het aanrijdend voertuig zijn tussenkomst zonder dat een fout van de bestuurder moet worden aangetoond. Het resultaat is dus een no-fault dekking, die ook door een stelsel van objectieve aansprakelijkheid kan worden bereikt. Toch is de behandeling van slachtoffers met zaakschade op twee punten minder gunstig dan die van gewonde of gedode verkeersslachtoffers. Om te beginnen kunnen de verzekeringsprestaties voor zaakschade steeds gereduceerd worden op grond van een fout van het slachtoffer, zonder dat deze fout opzettelijk of ernstig moet zijn. En verder wordt niet tussengekomen voor schade aan goederen die eigendom zijn van de verzekeringnemer, behalve indien het motorrijtuig zonder zijn toestemming werd gebruikt. Wie zijn eigen garagepoort beschadigt, heeft dus geen recht op verzekeringsprestaties.

Grondig verschillend is de dekking van de andere categorie van zaakschade, dus de schade toegebracht aan motorrijtuigen in gebruik of aan goederen die daardoor werden vervoerd. Hier gelden twee beginselen : dat voor deze schade nooit wordt tussengekomen door de eigen verzekeraar van het motorrijtuig; dat in geval van botsing tussen meerdere motorrijtuigen de schadelijgende eigenaar zich wel kan wenden tot de verzekeraar van het andere voertuig, maar dan alleen als de bestuurder ervan een fout heeft begaan of het motorrijtuig zelf een gebrek vertoonde. Natuurlijk wordt ook rekening gehouden met een fout die door de gelaedeerde zelf is begaan of met een gebrek aan zijn eigen voertuig: in deze gevallen worden zijn aanspraken gereduceerd. Inzake blikshade wordt het foutbeginsel dus gehandhaafd, maar anders dan onder de foutaansprakelijkheid dienen de aanspraken rechtstreeks tegen een verzekeraar gericht.

134 Verhaalsmogelijkheid tussen verkeersverzekeraars

Niet steeds blijft de last van de verkeersschade definitief ten laste van de verkeersverzekeraar die ten voordele van het verkeersslachtoffer is tussengekomen : telkens naar aanleiding van een ongeval door meerdere verzekeraars wordt opgetreden, dus

telkens meerdere motorrijtuigen bij het ongeval betrokken zijn, bestaat de mogelijkheid van een verhaal van de ene verzekeraar tegen de andere. Hieronder worden eerst de toepassingsgevallen van dit verhaal beschreven, waarna de ratio wordt aangegeven.

Bestuurders en passagiers worden, zoals gezegd (nr. 432), voor hun persoonsschade steeds vergoed door de verzekeraar van het motorrijtuig waarin ze zich op het ogenblik van het ongeval bevonden. Is de schade opgelopen bij een aanrijding met een ander motorrijtuig, dan kan de verzekeraar na het verstrekken van de prestaties een verhaalsrecht uitoefenen tegen de verzekeraar van dit ander motorrijtuig. Tussen beide verzekeraars wordt de schadelast namelijk verdeeld overeenkomstig de fouten van de bestuurders en eventueel de gebreken van hun voertuigen. De verdeelsleutel is dus dezelfde als voor de schade opgelopen aan de motorrijtuigen zelf (zie vorig nr.). Hetzelfde geldt als een voetganger of fietser schade heeft opgelopen bij een ongeval waarbij meerdere motorrijtuigen en dus meerdere verkeersverzekeraars zijn betrokken. In beide reeksen van gevallen komt het foutcriterium dus opnieuw aan bod, niet wat de rechten van de gelaedeerde betreft, maar bij een later stadium n.a.v. de vraag in welke mate de verkeerschade definitief door de verzekeraars dient gedragen; ze zullen dit elk voor de helft doen, als de gedragingen van de bestuurders geen andere verdeelsleutel opleggen (1).

Een verklaring voor deze omslachtige en bij een eerste kennis-making vreemde regeling wordt door HELLNER gegeven (2) : de afwezigheid van een verhaalsmogelijkheid riskeert binnen de gemotoriseerde verkeersdeelnemers een ongelijkheid te creëren ten voordele van het zwaar verkeer. Bij aanrijdingen tussen vrachtwagens en lichtere motorrijtuigen worden de inzittenden van de eerste voertuigen zelden geraakt, terwijl die van de tweede meer aan verwondingen blootgesteld zijn (dit geldt a fortiori

(1) Zweedse wet, art. 22 en 23.

(2) J. HELLNER, La nouvelle loi..., blz. , nr. 4.

voor botsingen tussen wagens en gemotoriseerde tweewielers). Om met het oog op de promisberekening een evenwicht te houden tussen de categorieën van verkeersdeelnemers is een verhaalsrecht voorzien, zoals in de Noordamerikaanse no-fault wetten, maar anders dan in het Tunc-project, dat een ander procédé aanwendt (zie nr. 96 en 116).

135 Omvang van de verzekeringsprestaties. Verband met de sociale verzekeringen

Voor de berekening van de verzekeringsprestaties wordt door de verkeersongevallenwet verwezen naar de artikelen i.v.m. schade en schadeloostelling die vervat liggen in de wet over aansprakelijkheid van 1972 (1). Daarin wordt het beginsel gehuldigd van de integrale vergoeding. De aangelegenheid dient gezien in de totale Zweedse context, zoals ^{verder} hoger (nr. 147) reeds geschetst. Met de voortdurende ontwikkeling zowel inwendig als uitwendig van de sociale en private verzekeringen en voorzieningen in het economische belang van het aansprakelijkheidsstelsel en dus ook van een verzekeringsstelsel dat in de plaats moet komen fel afgenomen. Iemand tot schadevergoeding laten veroordelen, heeft in veel gevallen alleen maar zin om extrapatrimoniale schade te laten dekken, en in gevallen van ernstige en blijvende arbeidsongeschiktheid. Daarbij komt dat volgens de wet van 1972 de meeste verzekeringsprestaties van de burgerrechtelijke schadevergoeding worden afgetrokken, en dat in de meeste gevallen het verhaal van de risicodragers tegen de schadeverwekker is afgeschaft. Op die manier worden de aansprakelijke schadeverwekkers en thans ook de verplichte verkeersverzekering van een groot deel van de schadelast ontheven, ten nadele vooral van de algemene sociale verzekeringen (2).

De Zweedse verkeersongevallenwet gaat dus ook inzake de omvang van de verzekeringsprestaties verder dan de analoge Noorse en Finse wetten, die geen no-fault dekking voorschrijven van extra-

(1) Zweedse wet, art. 9.

(2) J. HELLNER, La nouvelle loi....., blz. , nr. 7.

patrimoniale schade en voor de berekening van de loondervingsvergoedingen bepaalde richtlijnen opleggen die voorzover we konden nagaan niet grondig afwijken van de praktijk van de rechtbanken (1).

Het verzekerde bedrag is per ongeval beperkt tot 50 miljoen Kronen, een beperking die in het licht van de mogelijkheid van herv verzekering zinloos lijkt. Ook in Noorwegen en Finland zijn grensbedragen gesteld, waarboven opnieuw de aansprakelijkheid dient bewezen (2).

136 De toestand van de schuldige schadeverwekker.

De invoering van een stelsel van rechtstreekse verzekering op een bepaald domein, zoals in het verkeer, stelt steeds problemen wat de coördinatie betreft met de algemene beginselen van aansprakelijkheid : in welke mate wordt de schuldige schadeverwekker door het bestaan van de verkeersverzekering ontheven van zijn verplichtingen en ontsnapt hij dus aan toepassing van de "burgerlijke straf". Kan hij bijvoorbeeld nog door de gelaedeerde worden aangesproken indien deze verkiest niet op de verzekeringsprestaties een beroep te doen; kan tegen hem door de prestatieverlenende verkeersverzekeraar een verhaal worden uitgeoefend of moet de last van het verlies op de verkeersverzekering blijven rusten ? Op deze vragen is door de Zweedse verkeersongevallenwet een eenvoudig antwoord gegeven (3). Dit kon, omdat in het Skandinavische rechtsdenken reeds lang de weerstand was overwonnen tegen de idee, dat een schuldige schadeverwekker door het optreden van een risicodragers aan toepassing van de "burgerlijke straf" kan ontsnappen : ^{verder} ~~haggen~~ (nr. 147) wordt als bijvoorbeeld gezegd dat in de meeste gevallen het verhaalsrecht van de sociale verzekeringen tegen de schadeverwekker is afgeschaft, en is de motivering daarvan aangegeven. De verkeersongevallenwet past dezelfde redenering toe : het verlies

(1) Noorse en Finse wet, art. 6.

(2) Noorse en Finse wet, art. 5(a); Zweedse wet, art. 14; voor kritiek : A. TUNC, "L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation : le projet suédois", in Rev. int. dr. comp., 1975, blz. 156.

(3) J. HELLNER, La nouvelle loi..., blz. , nr. 5.

blijft liggen op de prestatieverlenende verkeersverzekeraar, behalve als de schadeverwekker zich aan opzet of grove nalatigheid schuldig heeft gemaakt, in welke gevallen zoals reeds gezegd (zie nr. 132) een verhaalsrecht bestaat. Wel blijft de aansprakelijkheid van de dader spelen als de verkeersschade niet onder toepassing valt van de verkeersverzekering, zoals ingesteld door de wet van 1976. De belangrijkste voorbeelden zijn, schade toegebracht aan de motorrijtuigen zelf of aan vervoerde goederen (waarvoor door de plichtverzekering alleen wordt tussengekomen als de schade veroorzaakt is door aanrijding met een ander motorrijtuig waarvan de bestuurder een fout beging of dat een gebrek vertoonde), en schade toegebracht aan bezittingen van de verzekeringnemer zelf. Telkens wordt de verhouding tussen schadelijder en -verwekker dan door de algemene beginselen van de fouteaansprakelijkheid beheerst.

Belangrijk is wel dat de verkeersslachtoffers boven een beroep op de no-fault verzekeringsprestaties kunnen verkiezen, de fout van de schadeverwekker te bewijzen en diens aansprakelijkheid in te roepen. De vorderingsmogelijkheid uit onrechtmatige daad is niet alleen door de verkeersongevallenwet niet afgeschaft, maar in artikel 18 zelfs uitdrukkelijk voorzien. Opdat de schadeverwekker geen nadeel zou ondervinden van dit optierecht in hoofde van de gelaedeerde schrijft artikel 19 voor, dat de derde aansprakelijke die is tussengekomen van rechtswege gesubrogeerd wordt in de rechten van het slachtoffer tegen de verkeersverzekeraar (op voorwaarde wel te verstaan dat hij zich niet schuldig heeft gemaakt aan opzet of grove nalatigheid).

Wat voorafgaat in dit nummer kan geïllustreerd worden met drie voorbeelden ontleend aan HELLNER (1) : (a) Een autobestuurder lijdt schade doordat een verstrooide voetganger hem dwingt tegen een muur te rijden; als de bestuurder, om welke reden ook, verkiest de voetganger aansprakelijk te stellen, wordt deze gesubrogeerd in de rechten van de bestuurder tegen de verkeersverzekeraar; (b) Bij een botsing tussen een vracht- en een personenwagen worden goederen beschadigd die in het eerste voertuig

(1) J. HELLNER, La nouvelle loi..., blz. , nr. 5.

werden vervoerd; de fouten van beide bestuurders zijn even ernstig; de eigenaar van de goederen kan kiezen tussen het aanspreken van de eigenaar van de vrachtwagen op grond van diens contractuele aansprakelijkheid en het aanspreken van de verkeersverzekeraar van de personenwagen; kiest hij deze tweede weg, dan zal zijn aanspraak tot de helft herleid worden aangezien de fout van de vrachtwagenbestuurder even ernstig is als die van de andere bestuurder; waarschijnlijk zal de eigenaar van de beschadigde goederen dus de eerste weg kiezen, waarna de eigenaar van de vrachtwagen van de verkeersverzekeraar van de personenwagen dezelfde vergoeding kan eisen als de eigenaar van de goederen, dus een vergoeding die tot de helft is herleid; (c) Een garagepoort wordt beschadigd door de zoon van een verzekeringsnemer die de wagen van zijn vader bestuurt; de vader kan schadevergoeding eisen van zijn zoon, zonder dat deze laatste zich daarna tegen de verkeersverzekeraar kan richten: zoals gezegd in nr. 133, bestaat dan immers geen verplichting in hoofde van deze verzekeraar. Uit het tweede voorbeeld blijkt, dat het soms voordeliger is zich niet op de verkeersverzekering te beroepen; uit het laatste voorbeeld, dat de gevallen die buiten het toepassingsveld van de verzekering vallen, evenveel lekken zijn in de bescherming van de schuldige schadeverwekker.

137 Besluit : een verkeersverzekering met een zeer hybride karakter

De Zweedse verkeersongevallenwet, zo is in het begin van de paragraaf gezegd, combineert op een originele wijze elementen van aansprakelijkheid en verzekering. Ook voor de Zweedse wet geldt dus de bedenking die door SELMER n.a.v. de Noorse wet is gemaakt: "Traffic insurance is thus a sort of hybrid between accident insurance and liability insurance. The right of the victim is created automatically by the accident, but the extent of his right depends on the traditional rules of damages for tort" (1). Hieraan kan worden toegevoegd dat naar het foutbeginsel ^{ook nog} wordt gegrepen voor de vergoeding van schade aan de motorrijtuigen zelf en aan vervoerde goederen, alsmede voor het definitief omslaan van de verkeersschade over de verzekeraars, zodra er meerdere motorrijtuigen bij het ongeval zijn betrokken.

(1) K.S. SELMER, "Interaction Between Insurance and Tort Theories in the Norwegian Law of Personal Injury", in Am. J. Comp. L., 1970, blz. 149.

§ 4. Het wetsontwerp tot hervorming van de verkeersverzekering in Québec

138 In het algemeen

Midden 1977 is bij de Assemblée Nationale van de Canadese provincie Québec een wetsvoorstel neergelegd tot hervorming van de verkeersaansprakelijkheid en -verzekering (1). De kans is groot dat het ontwerp, dat op dit ogenblik (oktober 1977) nog maar in eerste lezing is, wordt goedgekeurd en op 1 maart 1978 in werking zal treden, ondermeer omdat de gedachte aan een grondige hervorming in Québec reeds sedert mei 1971 aan de orde is (2) en omdat de gunstige ervaringen met no-fault verzekeringen in andere Canadese provincies (Saskatchewan sedert 1946, Brits Columbia sedert 1969) de wetgever wel tot optreden moet aansporen. In afwachting van haar goedkeuring vormt het ontwerp een voor deze verhandeling belangrijk model, ook al omdat het in een heldere stijl is opgesteld en de verscheidene aspecten tot in de details behandelt. Het ontwerp verwoordt (althans voor de persoonsschade) het beginsel van een automatische en integrale vergoeding, in de lijn dus van het Tunc-project en van de Zweedse verkeersongevallenwet; de vergoeding volgens het no-fault beginsel moet in Québec dus verder reiken dan in de andere eerder genoemde Canadese provincies, waar ze alleen op het verlenen van een Basic Protection is gericht.

Om niet te herhalen wat reeds is gezegd naar aanleiding van het Frans ontwerp en de Zweedse wet, wordt de bespreking hieronder beperkt tot twee opvallende kenmerken die eigen zijn aan

-
- (1) Projet de loi nr. 67 : Loi sur l'assurance automobile (Assemblée Nationale du Québec, deuxième session, 31ème Législature); comm. : La réforme de l'assurance-automobile, Gouvernement du Québec, Ministère des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières, s.l., s.d.
 - (2) Over deze eerste initiatieven leze men : A. TUNC, "La réforme de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation : le projet du Québec", in Rev. int. dr. comp., 1974, blz. 851-854.

het ontwerp : de nauwkeurige wijze waarop de vergoedbare persoonsschade en de berekening en vorm van de vergoeding worden beschreven, en de bijzondere zorg die is besteed aan de administratieve organisatie, die helemaal op een vereenvoudiging en vermenselijking van de schade-afwikkeling is gericht. Eerst worden nochtans in grote lijnen de vergoedingsgrondslagen aangegeven voor personeels- en voor zaakschade, die in het ontwerp streng gescheiden worden behandeld.

139 Vergoedingsgrondslag. Het belangrijk onderscheid : personeelschade en zaakschade

Persoonsschade en zaakschade uit verkeersongevallen worden op verscheidene punten anders behandeld : voor de eerste soort schade geldt een no-fault first-party beginsel, voor de tweede een aansprakelijkheidsbeginsel dat nochtans grotendeels geobjectiveerd is en ruim gebruik maakt van de rechtstreekse verzekering; de uitvoering van de verzekering is in het eerste geval in handen gegeven van een nieuwe, gecentraliseerde verzekeringsinstelling (in het ontwerp en hieronder aangeduid als de Régie), in het tweede geval zoals naar geldend recht overgelaten aan commerciële verzekeringsbranche.

Persoonsschade. Elke schade die ontstaat uit een letsel of een overlijden, veroorzaakt door een ongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken, wordt door de Régie vergoed, ongeacht de hoedanigheid waarin het slachtoffer aan het verkeer deelnam en volkomen los van de schuldvraag; deze vergoeding komt in de plaats van alle vorderingen uit onrechtmatige daad, die uit de ongevalsomstandigheden konden ontstaan (1).

Zaakschade. Voor zaakschade blijft, zoals gezegd, de aansprakelijkheid spelen, al wordt die in het ontwerp wel verregaand geobjectiveerd. De eigenaar van het motorrijtuig is aansprakelijk voor de schade aan goederen die door zijn voertuig aan derden is veroorzaakt, en kan zich geheel of gedeeltelijk bevrijden

(1) Ontwerp, art. 3 en 4.

in twee reeksen van gevallen : (a) als hij het bewijs levert dat de schade veroorzaakt is door de schuld van de gelaedeerde of van een derde ofwel door overmacht (die nochtans niet gelegen mag zijn in de werking van het motorrijtuig of de gezondheidstoestand van de bestuurder) en (b) als hij aantoonst dat het motorrijtuig op het ogenblik van het ongeval gestolen was of in handen was van een garagist of reparateur (in welke gevallen de dief, garagist of reparateur aansprakelijk zijn). De bestuurder van het motorrijtuig is op gelijke voet en solidair met de eigenaar aansprakelijk, en kan zich exonereren in de onder (a) vermelde gevallen. De bijzondere aansprakelijkheid van de eigenaar en van de bestuurder speelt ook als bij het ongeval meerdere motorrijtuigen betrokken zijn; tussen eigenaars die zich niet kunnen exonereren is de aansprakelijkheid dan solidair en wordt ze, zolang het bewijs niet wordt geleverd van fouten van ongelijke ernst, vermoed in gelijke mate op elk van de eigenaars te liggen. De aansprakelijkheid die de eigenaar of de bestuurder kunnen oplopen voor zaakschade moet natuurlijk (door de eigenaar) verzekerd worden. Wel kan tussen verzekeraar en verzekeringnemer een vrijstelling worden overeengekomen; de verzekeraar betaalt dan eerst de gelaedeerde voor zijn ganse schade, maar wordt gesubrogeerd in diens rechten tegenover de schadeverwekker voor het deel van de schade dat onder de vrijstelling valt (1).

140 Verzekeringsprestaties bij persoonsschade

De schadeloosstelling voor persoonsschade is, zoals gezegd, in beginsel integraal. Het ontwerp omschrijft nauwkeurig in welke gevallen inkomensvervangende prestaties verschuldigd zijn, hoe deze berekend worden en in welke vorm ze worden uitgekeerd. Op dit punt verschilt het Canadees ontwerp dus grondig van het Tunc-project en van de Zweedse wet, die beide voor de berekening een algemene formule gebruiken : in het eerste geval door de eis van een evaluatie in concreto van de inkomensschade, die behalve

(1) Ontwerp, art. 74 (verplichte verzekering), 79 (vrijstelling), 97-101 (aansprakelijkheidsregime).

voor de hoogste inkomens integraal dient vergoed; in het tweede geval door een verwijzing naar de wetgeving inzake burgerlijke aansprakelijkheid. Dat het ontwerp van Québec geen dergelijke algemene formule gebruikt, betekent niet dat ze haar toevlucht neemt tot forfaitaire schattingsmethodes; wel legt ze aan de Régie (die over de vergoedingen oordeelt) bepaalde berekeningswijzen op, die zo nauw mogelijk de doelstelling van de integrale schadeloosstelling willen bereiken en dus de verzekerden moeten beschermen tegen een willekeurige rechtspraak, maar die in individuele (bijvoorbeeld niet voorziene) gevallen wel als gevolg kunnen hebben dat slachtoffers niet volledig aan hun trekken komen.

Het vervangingsinkomen bedraagt 90 % van het netto-inkomen dat het slachtoffer verdiende volgens de Régie geacht werd te verdienen, met een bepaald minimum (80 \$ per week + 10 \$ per persoon ten laste). Het vervangingsinkomen wordt niet alleen uitgekeerd aan personen die op het ogenblik van het ongeval een bezoldigd beroep uitoefenen, maar ook in het algemeen aan personen die daartoe in staat waren zonder het te doen (moeders aan de haard, onbetaalde arbeidskrachten in een familiekring, gelegenheidswerkers), als ze door het ongeval deze geschiktheid hebben verloren, alsook aan studenten. Het basisloon wordt in beide gevallen door de Régie geschat, in het eerste geval door te zien naar de vorming, ervaring en bekwaamheden van het slachtoffer, in het tweede door rekening te houden met het inkomen waarop de gelaedeerde na afloop van zijn studies mocht rekenen. Minderjarigen zonder beroep die ten gevolge van het ongeval ongeschikt worden "de vaquer aux occupations habituelles de leur âge" krijgen tot aan hun meerderjarigheid een minimumuitkering (bepaald door de wet), en daarna een uitkering ten belope van 75 % van het gemiddeld inkomen van degenen die in Québec een beroepsbezigheid uitoefenen, ongeacht in welke branche. Het recht op het vervangingsinkomen vervalt als de betrokkene zijn vroegere of een nieuwe beroepsbezigheid uitoefent, maar blijft bestaan ten belope van het eventueel negatief verschil tussen het thans genoten inkomen en dat, waarop de uitkeringen waren berekend. De

carenstijd bedraagt zeven dagen. De prestaties worden om de twee weken uitgekeerd (1).

Ook bij de overlijden van de kostwinner is een vervangingsinkomen voorzien ten belope van een percentage van de uitkeringen waarop de overledene bij gehele arbeidsongeschiktheid recht zou hebben gehad, en waarvoor in eerste orde de echtgenoot en daarna alle andere personen ten laste in aanmerking komen; de eerste in beginsel levenslang, de tweede n voor de vermoedelijke duur van de tenlastenneming. Forfaitaire vergoedingen worden voorgeschreven bij overlijden van personen zonder echtgenoot of personen ten laste (2000 \$ ten voordele van de erfgenamen) en van minderjarige kinderen (4000 \$ voor wie ze ten laste had) (2).

Begrafeniskosten worden terugbetaald, alsook redelijke kosten gedaan voor gezondheidszorgen n.a.v. het ongeval, voorzover deze niet door de sociale zekerheid worden tenlastegenomen (3).

Voor andere dan patrimoniale schade gaat het ontwerp forfaitair tewerk : voor elke ontsiering, verminking, pijn of derving van levensvreugde wordt een bedrag van hoogstens 20 000 \$ toegekend dat afgelezen wordt van een bij de wet te voegen en nauwkeurig op te stellen lijst (4).

141 Administratieve organisatie

Wat de persoonsschade betreft is de uitvoering van de verkeersverzekering aan de commerciële verzekeringsbranche onttrokken en toevertrouwd aan een nieuw overheidslichaam, in het ontwerp aangeduid als de Régie (5). Deze instelling is bekleed met een zeer ruime appreciatiebevoegdheid inzake vaststelling van het

(1) Ontwerp, art. 19-35.

(2) Ontwerp, art. 36-44.

(3) Ontwerp, art. 46.

(4) Ontwerp, art. 45.

(5) Ontwerp, art. 1 (25).

recht op en de omvang van de verzekeringsprestaties. Met het oog op een vlotte schade-afwikkeling, een van de hoofddoelstellingen van het wetsontwerp, is een evenwicht nagestreefd tussen de belangen van de verzekerden en die van de uitvoeringsinstelling. Op de eersten rust een nauwkeurig omschreven medewerkingsplicht, op de tweede een informatie- en begeleidingsplicht. De Régie moet eventueel voorschotten toekennen en op elke aanvraag van het slachtoffer haar beslissing herzien. Bij betwisting komt het laatste woord niet toe aan de gewone rechtbanken maar aan een nieuw op te richten Commission des affaires sociales (1).

De verzekering van zaakschade blijft in handen van de private verzekeringsmaatschappijen. Toch heeft het ontwerp ook hier de doelstelling van een vlotte afwikkeling van de schade niet uit het oog verloren. Daartoe moet onder de verzekeraars een Corporation des assureurs worden opgericht waarbinnen akkoorden (des conventions d'indemnisation directe) worden gesloten die strekken tot (a) het scheppen van een rechtstreeks verzekeringsverband tussen benadeelde en verzekeraar, (b) het eenvormig evalueren van de blikshade, (c) het opstellen van een schema van ongevalsomstandigheden met het oog op een verdeling van de aansprakelijkheid over de eigenaars van de betrokken motorrijtuigen en (d) het oprichten van een arbitragecommissie ter beslechting van geschillen tussen verzekeraars over zaakschade. Als een dergelijke convention d'indemnisation directe binnen Québec door minstens de helft van de verzekeraars van blikshade wordt goedgekeurd, moeten alle verzekeraars haar toepassen (2).

-
- (1) Ontwerp, art. 53 (appreciatiebevoegdheid van de Régie), 54-60 (klachten en beroepsprocedure), 61-72 (medewerkings- en begeleidingsplicht).
- (2) Ontwerp, art. 138-142 (oprichting van de Corporation) en 155-156 (conventions d'indemnisation directe).

§ 5. De Israëlische verkeersongevallenwet van 1976

142 Totstandkoming

Een wet over de "vergoeding van slachtoffers van verkeersongevallen" (wet 5735-1975), die een aantal originele oplossingen voorschrijft en tegelijk de kenmerken vertoont van een stelsel van objectieve aansprakelijkheid en van een rechtstreekse verzekering is onlangs - op 25 september 1976 - in voege getreden in Israël. Op die datum werd ondubbelzinnig afstand genomen van de traditionele denkbeelden over schuldaansprakelijkheid in het verkeer, die voorheen neergelegd waren in Civil Wrongs Ordinance van 1947, en slechts ontoereikend door een plichtverzekering was gesteund (1). Deze gold bijvoorbeeld enkel voor persoonsschade, en voorzag in het geheel geen vangnet voor gevallen van niet-verzekering of vluchtmisdrijf (2).

In het begin van de zestigerjaren werd algemeen betreurd, dat de wetgever inzake vergoeding van verkeersschade angstvallig in het spoor was blijven lopen van het Engelse voorbeeld en geen blijk had gegeven van een eigen en originele visie op het vraagstuk, gezien in het licht van de hedendaagse verkeerseisen (3).

In 1964 werd het formuleren van een hervormingsplan opgedragen aan een interministeriële werkgroep onder leiding van BEN-ZEEV, die vier jaar later klaar kwam met een bijzonder origineel en gedurfd voorstel, waaraan echter op wetgevend vlak geen gevolg werd gegeven. Daarvoor was het voorstel misschien te verregaand. De kring van de aanspraakgerechtigden was in elk geval

(1) R. GOTTSCHALK, "The Development of the Law of Torts in Israel", in Mod. L. Rev., 1961, blz. 345-354.

(2) Over deze en andere gebreken in de motorrijtuigenverzekering: D. SASSOON, Road Accident Insurance, Jeruzalem, 1962, inz. blz. I-X.

(3) D. SASSOON, op. cit., blz. X.

zo ruim mogelijk getrokken : eenieder die gekwetst wordt in een autoöngeval - of na overlijden, de nabestaanden - is gerechtigd op schadevergoeding, zonder dat dient onderzocht of aan het ongeval iemand anders of het slachtoffer zelf schuld heeft, ongeacht de hoedenigheid (bestuurder, passagier, voetganger, fietser) waarin het slachtoffer aan het verkeer deelnam en zelfs als het schadeverwekkend voertuig niet is geïdentificeerd; de berekeningswijze van het bedrag van de schadeoosstelling diende zeer nauwkeurig en gedetailleerd in de wet omschreven, teneinde in individuele gevallen zo weinig mogelijk aanleiding te geven tot betwisting voor de rechtbanken, en moest erop gericht zijn "een redelijke vergoeding te verschaffen die beantwoordde aan het gemiddelde van de in autoöngevallen geleden schade"; deze bescherming van de verkeersslachtoffers diende, steeds volgens het rapport - Ben Zeev, uitgebouwd tot een volwaardige branche van de sociale verzekeringen, georganiseerd zoals de arbeidsongevallenverzekering en aan de commerciële verzekeringsbranche onttrokken; de financiering zou voor de heft ten laste vallen van de automobilisten (onder de vorm van een verhoging van de verkeersbelasting of van heffingen op de brandstof) en voor de rest gedragen worden door de Schatkist; iedere vordering uit onrechtmatige daad zou worden afgeschaft voor persoonsschade, opgelopen bij een autoöngeval, maar zou - dit weze onderlijnd - blijven voortbestaan voor de zaakschade, die door het voorstel niet werd behandeld en dus onder de foutaansprakelijkheid zou blijven resorteren (1).

Een tweede hervormingspoging kende meer succes. Ze werd ingezet in 1971, toen een commissie van juristen werd opgericht die, onder het voorzitterschap van rechter BERENSON, aanvankelijk bepaalde aspecten van meer procedurale aard moest behandelen maar al gauw overging tot een meer fundamentele aan-

(1) Comm. : U. YADIN, "Outline of an Automobile Compensation Plan for Israel", in Am. J. Comp. L., 1964, blz. 276-291.

pak van het verkeersongevallenrecht (1). Uit het eindrapport sproot in 1973 een wetsvoorstel, dat na een aantal wijzigingen op minder belangrijke punten op 8 augustus 1975 door de Knesset werd goedgekeurd (wet 5735-1975) en op 25 september 1976 in voege trad.

143 Beschrijving van de verkeersongevallenwet van 1976

De wet is op sommige punten complexer en minder eenduidig dan het Ben-Zeev-voorstel van 1968. Zo berust de slachtofferbescherming op twee pijlers :

- enerzijds is zowel ten voordele van voetgangers en fietsers als van passagiers een zeer scherpe aansprakelijkheid ingesteld van de bestuurder van het motorrijtuig, die door deze alleen kan worden afgeschud door het bewijs van opzet of misdadig inzicht vanwege het slachtoffer; deze aansprakelijkheid geldt, voor wat de passagiers betreft, zowel in one-car als in multicar accidents; ze betreft nochtans alleen de persoonsschade;
- anderzijds is de bestuurder zelf voor letselschade eveneens gedekt door de verzekering die voor het motorrijtuig is afgesloten.

Hieruit blijkt meteen, dat de motorrijtuigenverzekering die door de wet van 8 augustus 1975 is opgelegd tegelijk de kenmerken vertoont van een traditionele aansprakelijkheidsverzekering (ten voordele van voetgangers, fietsers en passagiers, en hun nabestaanden) en van een rechtstreekse levens- en ongevallenverzekering (ten voordele van de bestuurder zelf en zijn nabestaanden) (2).

Wordt in de regel de schadeloosstelling berekend zoals onder het traditionele aansprakelijkheidsrecht - al geeft de

(1) Over de bevindingen van de commissie : I. ENGLARD, "Reform of the Automobile Accident Compensation System", in Isr. L. Rev., 1974, blz. 233-273; Id., "Compensation for Accident Victims", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, 1974, blz. 164-166.

(2) Wet, sectie 2.

wet wel de voorkeur aan geïndexeerde periodieke uitkeringen boven toekenning van een kapitaal -, dan bestaan op dit beginsel een aantal beperkingen met betrekking tot inkomens- en extrapatrimoniale schade. Voor de berekening van de inkomensvervangende uitkeringen wordt bijvoorbeeld geen rekening gehouden met het gedeelte van het inkomen dat de loongrens te boven gaat, die door de wet is gesteld op driemaal het bedrag van het gemiddeld inkomen van de werkende Israëliische bevolking. Zowel door de commissie-Berenson als door de Knesset werden, in de loop van de voorbereiding van de wet, een aantal formules voorgesteld op de toekenning van vergoeding voor extrapatrimoniale schade te temperen. Zo werd eraan gedacht, comités op te richten gespecialiseerd in het begroten van schade, waartoe elk van de partijen zich mocht wenden en waarvan de adviezen aan de rechtbank mochten worden voorgelegd, zonder deze nochtans te binden. Een tegenvoorstel, anders dan het eerste gesteund door de advocaten, wilde aan het Ministerie van Justitie overlaten zekere criteria voor te schrijven. Deze formule is in de wet neergeschreven, en tot dusver lijkt van het Ministerie geen enkele andere norm te zijn uitgegaan, dan dat het bedrag van de vergoeding voor extrapatrimoniale schade niet meer mag belopen dan 100 000 Israëliische pond (1).

Aan de advocaten worden daarenboven zekere richtlijnen gegeven voor het berekenen van de honoraria waarop ze recht hebben wegens het verdedigen van hun cliënt in toepassing van de nieuwe verkeersongevallenwet. De wet laat het aan de Orde over, maximumtarieven te voorzien die nochtans niet meer mogen bedragen dan 8 of 13 % van de toegekende schadevergoeding, alnaargelang deze in onderling overleg tussen de partijen of door een rechterlijke uitspraak is vastgesteld (2).

Anders dan het Ben-Zeev-rapport, stellen het Berenson-rapport en, in zijn spoor, de wet van 8 augustus 1975

(1) Wet, sectie 4.

(2) Wet, sectie 16(d).

geen nationalisatie van de motorrijtuigenverzekering in het vooruitzicht. Deze blijft dus toevertrouwd aan de commerciële verzekeringsbranche, al is thans wel in de wet een vangnet voorzien ten voordele van verkeersslachtoffers, die schade hebben opgelopen in een autoongeval waarbij de bestuurder onbekend is gebleven (1).

De geschetste verzekering schakelt iedere vordering uit onrechtmatige daad uit, op het bestreken domein van de persoonsschade (letsel of overlijden). Merkwaaardig is, dat de uitbreiding van dezelfde beginselen van automatische vergoeding tot de zaakschade noch in de rapporten van de beide commissies, noch in de loop van de voorbereidende besprekingen in de Knesset werd voorgesteld. Als een ongeval dus tegelijk schade aan mensen en aan goederen heeft veroorzaakt, worden voor de vergoeding totaal uiteenlopende beginselen toegepast, die wat de zaakschade betreft, gehaald worden uit de traditionele foutaansprakelijkheid, welke voor dat soort schade, evenmin als vroeger, het voorwerp uitmaakt van een verplichte verzekering (2).

144 Voorlopige evaluatie van de nieuwe verkeersongevallenwet

Over de werking van de nieuwe wet zijn thans, pas enkele maanden na haar inwerkingtreding, nog geen gegevens voorhanden. Zo kan bijvoorbeeld nog steeds geen beeld worden gevormd over de weerslag ervan op het bedrag van de verzekeringspremie, een punt waarover op de vooravond van de invoering van de wet een groot verschil in opvatting bestond : konden volgens sommigen de nieuwe beginselen functioneren tegen ongewijzigde premies, dan stelden anderen een stijging van de premie met 80 % in het vooruitzicht (3).

(1) Over dit "Traffic Victims' Fund" : wet, secties 8-15.

(2) Comm. : U. YADIN, "La nouvelle loi israélienne sur l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation", in Rev. int. dr. comp., 1976, blz. 481.

(3) Ibid., blz. 482.

Wel is reeds door bepaalde auteurs kritiek geleverd op zekere aspecten van de wet. Zo vindt ENGLARD de dualiteit in de vergoedingsgrondslag - rechtstreekse verzekering in hoofde van de bestuurder, aansprakelijkheid ten voordele van alle andere slachtoffers - dubbelzinnig en overbodig, het plafonneren van de verzekeringsuitkeringen bij inkomens- en extrapatrimoniale schade onrechtvaardig in ongevalssituaties waarbij een van de partijen duidelijk schuldig is, het beginsel dat de verzekeringskost integraal door de automobilisten dient gedragen onbillijk (1). Ook YADIN kan zijn voorkeur voor sommige oplossingen van het verworpen BenZeev-voorstel niet verbergen, en hij maakt verder melding van een sterke stroming in Israël ten voordele van een deprivatisering van de verkeersverzekering. Besluitend noemt hij de wet van 8 augustus 1975 een stap in de goede richting, vergeleken bij de vroegere toestand, maar tegelijk vindt hij dat ze op sommige punten nog te veel de sporen draagt van een compromis, zodat de bekomen regeling best als een overgangsformule dient beschouwd op de weg naar een definitieve oplossing (2) (3).

(1) I. ENGLARD, *Reform of the Automobile...*, blz. 263-267; *Id.*, *Compensation for Accident Victims...*, blz. 166-168.

(2) U. YADIN, *La nouvelle loi...*, blz. 482-483.

(3) Volledigheidshalve weze vermeld, dat sedert een Ordonnance van 30 januari 1974 in Algerië een stelsel is ingevoerd dat zeker wat het toepassingsgebied betreft sterk aanleunt bij de andere verkeersverzekeringen volgens het vierde model : alle slachtoffers worden voor persoonschade vergoed op no-fault basis. Toch heeft het stelsel een aantal bijzondere kenmerken. Zo is voorzien dat de bestuurder niet of slechts voor een deel vergoed wordt voor de schade die hij door zijn eigen fout oploopt, al is te verwachten dat op deze bepaling alleen bij zware fout een beroep zal worden gedaan. Verder doet de berekening van de vergoeding voor inkomensschade sterk forfaitair aan, zowel wat het referte-inkomen als wat het percentage van de loonvervangende uitkeringen betreft, maar deze werkwijze blijkt eigen te zijn aan de heersende opvattingen in dat land over schadevergoeding en verzekering (comm. A. TUNC, "La réforme du droit des accidents de la circulation : l'ordonnance algérienne du 30 janvier 1974", in Rev. int. dr. comp., 1974, blz. 345).

HOOFDSTUK V : HET (NIEUWZEELANDS) MODEL VAN EEN ALGEMENE
VOLKSVERZEKERING TEGEN ONGEVALLENSCHADE

145 In het algemeen. Indeling van het hoofdstuk

Het model dat in dit hoofdstuk aan de orde komt, verschilt grondig van alle voorgaande : het voorwerp ervan is ditmaal niet beperkt tot schade uit verkeersongevallen maar bestrijkt alle persoonsschade ongeacht de omstandigheden (verkeer, arbeid, thuis) waarin deze werd opgelopen. Het uitgangspunt van dit vijfde model is immers, dat het een eis van logica en van rechtvaardigheid is allen die dezelfde schade geleden hebben gelijk te behandelen, wat niet gebeurd door het aansprakelijkheidsrecht die de vergoeding laat afhangen van het bestaan van een fout maar evenmin door vergoedingsstelsels die alleen voor bepaalde categorieën van slachtoffers gelden, zoals arbeidsongevallenregelingen. Vandaar de gedachte aan een no-fault eenheidsstelsel dat in naam van het beginsel van gelijkbehandeling van gelijke noden schoon schip maakt met alle bestaande vergoedingsbronnen en ook voor de toekomst bijzondere regimes voor bijvoorbeeld verkeersslachtoffers overbodig zal maken. Voor het eerst systematisch vertolkt in de Skandinavische landen rond 1950, geraakte de gedachte aan een eenheidsstelsel pas ruim verspreid (vooral door de geschriften van de Nederlander BLOEMBERGEN) op het ogenblik dat TUNC, KEETON en O'CONNELL hun voorstellen formuleerden, en wekte ze onmiddellijk belangstelling als een omwille van haar uitgangspunt bijzonder origineel alternatief op deze en gelijkaardige voorstellen (§ 1). Toch bestaat thans, meer dan tien jaar later van een dergelijke algemene ongeval-
lenwet slechts één voorbeeld, dat dan nog om meerdere redenen niet helemaal representatief is. Bedoeld wordt de Nieuwzeelandse Accident Compensation Act van 1974 (§ 2) waarvoor onlangs ondermeer in Australië en Groot-Brittannië ook van officiële zijde belangstelling is gegroeid (§ 3).

§ 1. De leidende gedachte : gelijkbehandeling van alle slachtoffers door veralgemening van de sociale verzekeringen

A. Groei van de gedachte aan een eenheidsstelsel in de Skandinavische landen

146 Eerste stap : beïnvloeding van aansprakelijkheid door private verzekering

Over de groei van de gedachte aan een eenheidsstelsel is een boeiend verhaal te schrijven, dat aanvangt in 1927. Reeds toen werd naar aanleiding van de gezamenlijke redactie van een wet over de verzekeringsovereenkomsten de vraag gesteld of de tijd niet rijp was om de beïnvloeding van aansprakelijkheid door verzekering op ondubbelzinnige wijze wettelijk te erkennen. De indruk bestond dat deze beïnvloeding zich in de rechtspraak o.i.v. het stijgend beland van de verzekeringspraktijk reeds aan het voltrekken was bij het begroten van het bedrag van de schadeloosstelling, en hoe langer hoe meer aan een bepaald rechtagevoel ("assurance oblige") was gaan beantwoorden, zoals hoger uiteengezet (zie nr. 46). Vandaar dat de toekomstige wet een eigentijds antwoord moest geven op vragen als : moest de benadeelde over volledige vergoedingsaanspraken blijven beschikken als de schade reeds was opgenomen door een verzekeraar die aan zijn kant stond, zoals steeds meer het geval was; moet de schadeverzekeraar na gedane uitkering nog wel gesubrogeerd worden in de rechten van het slachtoffer (1) ? Traditioneel was tot 1927 zoals in de meeste Europese staten de oplossing gevolgd die verband hield met het onderscheid tussen sommen- en schadeverzekeringen (zie nr. 44). De leden van de commissie belast met het ontwerpen van de nieuwe wet bereikten vlug overeenstemming over het handhaven voor sommenverzekeringen van de regel : geen subrogatie, wel cumulatie. Voor schadeverzekeringen daarentegen namen de commissieleden een voorstel in overweging van de reeds eerder genoemde Deense auteur USSING (zie nr. 54) (2). Deze wilde het aan het

(1) Men leze vooral J. HELLNER, "Développement et rôle de la responsabilité civile délictuelle dans les pays Scandinaves", in Rev. int. dr. comp., 1967, blz. 791-792; H. USSING, "The Scandinavian Law of Torts. Impact of Insurance on Tort Law", in Am. J. Comp. L., 1952, blz. 366.

(2) Hierover H. USSING zelf, op. cit., blz. 365-368; J. HELLNER, "Damages for Personal Injury and the Victim's Private Insurance", in Am. J. Comp. L., 1970, blz. 129.

oordeel van de rechter overlaten om de aanspraken van de gesubrogeerde schadeverzekeraar tegen de schadeverwekker te milderen of à la limite af te wijzen, zodat deze laatste dank zij het bestaan van een verzekering aan de kant van het slachtoffer niet meer in alle gevallen tot volledige schadekostenstelling gehouden was. De rechter kan tot mildering besluiten telkens de aansprakelijkheid op een fout gebaseerd was (dus niet bij objectieve aansprakelijkheid) en op voorwaarde dat deze fout niet grof of onverschoonbaar was. Voor de rest werd aan de rechtspraak geen ander richtsnoer gegeven dan de ernst van de fout. Dit voorstel werd neergeschreven in artikel 25 van de gezamenlijke wet op de verzekeringsovereenkomsten.

Sindsdien blijkt dat over het algemeen vlug tot mildering naar minder tot afschaffing van het verhaal wordt besloten. De laatste jaren wordt wel eens kritiek geleverd op de rechtspraak in Denemarken, die zich al te terughoudend zou tonen bij de toepassing van de matigingsbevoegdheid die haar is toevertrouwd (1).

147 Tweede stap : de beïnvloeding van aansprakelijkheid door sociale verzekeringen

Dezelfde vraag naar coördinatie van aansprakelijkheid en verzekering is zich nadien gaan stellen op het domein van de sociale verzekeringen, naarmate deze zich zowel invendig als uitwendig ontwikkelden.

In Zweden bijvoorbeeld werd de subrogatie van de zieke verzekeraar afgeschaft toen in 1962 het algemeen stelsel voor gezondheidszorgen en arbeidsongeschiktheid een nieuw aanschijn kreeg door de invoering van de "algemene verzekering", die nagenoeg de ganse bevolking beschermt tegen de gevolgen van andere dan arbeidsongevallen. Gevolg hiervan is dat in Zweden personen die door hun fout letselschade hebben veroorzaakt in veel gevallen van hun aansprakelijkheid geheel of gedeeltelijk worden ontlast : door de verzekeringsinstelling kunnen ze niet meer aangesproken worden en door het slachtoffer zelf nog slechts voor extrapatrimoniale schade en voor het gedeelte van

(1) S. JØRGENSEN, "The Decline and Fall of the Law of Torts", in Am. J. Comp. L., 1970, blz. 50.

de inkomensschade dat de wettelijke prestaties te boven gaat. De afschaffing van de subrogatie was vooral ingegeven door praktische overwegingen : ondermeer door de vaststelling dat de gecompenseerde bedragen na aftrek van de kosten die met de inning verband hielden onbeduidend waren in het licht van het totaal van de uitgekeerde sommen (1).

Volgens de Zweedse auteur HELLNER laat de ontwikkeling van de sociale verzekeringen in de Noordse staten twee mogelijke wegen van beïnvloeding zien van aansprakelijkheid door verzekering : door de vordering uit onrechtmatige daad te ontzeggen aan wie recht heeft op verzekeringsprestaties of door de verzekeringsuitkeringen op te voeren tot ze een aanzienlijk deel of zelfs het geheel van de schade dekken en dan het verhaal van de verzekeringsinstelling af te schaffen. De auteur voegt hier bevestigend aan toe : "Bien que ces deux méthodes aient été utilisées dans une mesure variable dans les pays scandinaves, on peut difficilement soutenir qu'il y ait une politique uniforme visant à influencer sur la responsabilité délictuelle; cet effet s'est produit surtout au hasard et les règles se sont développées peu à peu" (2). Deze laatste bewering zou geen steek meer houden sinds het negentiende Congres van de Skandinavische juristen, dat een systematische studie van de verhouding tussen aansprakelijkheid en sociale zekerheid op zijn dagorde had staan.

148 Het ontwerp van eenheidsstelsel voorgebracht op het negentiende Congres van de Skandinavische juristen

Tussen Noorwegen, Zweden, Finland, Denemarken en IJsland bestaat een hoge graad van juridische eenheid, die historisch verklaard wordt door hun steeds wisselende unies in het verleden. Een onderlinge juridische band is ook na het definitief verwerven van politieke zelfstandigheid blijven voorbestaan; zo heeft zich sedert 1872 de traditie gevestigd van driejaarlijkse rechtscongressen, waarop een groot aantal vooraanstaande juristen uit de vijf landen gestalte geven aan een streven naar eenvormigheid van de wetgeving over de staatsgrenzen heen. In

(1) J. HELLNER, Damages for Personal Injury..., blz. 137.

(2) Id., Développement et rôle..., blz. 797.

de lijn van de verwachtingen werd eerst en vooral werk geleverd voor harmonisatie van bepalingen die het handelsleven betroffen. Maar na de tweede wereldoorlog beslisten de Skandinavische ministers van Justitie dat de toekomstige ontwikkeling van de aansprakelijkheid een voorwerp zou zijn van gemeenschappelijke wetgeving. Zo werd op het in 1947 gehouden achttiende rechtscongres de invoering onderzocht van een algemene regel van aanspraakbeperking bij lichte fout. Bij die gelegenheid werd duidelijk het verband gezien tussen aansprakelijkheid en verzekering, en een systematische studie daarvan werd op het programma geplaatst van het volgend rechtscongres, ter voorbereiding waarvan een commissie werd opgericht, waarvan de Deen USSING, de Noor WIKBORG en de Zweed STRAHL deel uitmaakten (1).

Het in 1950 uitgebrachte voorbereidend rapport benadrukte de band die voortaan voor de verdere ontwikkeling inzake personenschade tussen aansprakelijkheid en verzekering moest bestaan : hervormingen moesten aangebracht worden in beide stelsels tegelijk, en het verzekeringsbeginsel moest als uitgangspunt dienen voor een hervorming van het aansprakelijkheidsrecht (2).

Op het negentiende rechtscongres, waarop het rapport werd voorgebracht, blijkt vooral aandacht te zijn besteed aan het meest radicale hervormingsplan dat door STRAHL was uitgewerkt. Volgens deze Zweedse hoogleraar was voor ongevallen met personenschade alleen een garantiestelsel, gebaseerd op sociale overwegingen, op zijn plaats. Omdat het aansprakelijkheidsrecht bezwaarlijk deze rol kan vervullen, achtte hij de overname van de vergoedende functie door verzekeringen aan de kant van het slachtoffer wenselijk voor alle gevallen van letselschade, wat hij voorstelde te bereiken door de ingeslagen weg tot het einde te gaan : de weg namelijk van de vooral in zijn land spectaculaire ontwikkeling van de sociale verzekeringen. Hij voorzag dat op een dag een punt kon bereikt worden - en die dag lag niet ver meer in de toekomst - waarop men de aansprakelijkheid zou

(1) Over de belangrijke rol van de Skandinavische rechtscongressen leze men : J. HELLINER, "Unification of Law in Scandinavia", in Am. J. Comp. L., 1968, blz. 88-106; over de invloed ervan op het aansprakelijkheidsrecht : A.V. KRUSE, "The Scandinavian Law of Torts. Theory and Practice in the Twentieth Century", in Am. J. Comp. L., 1970, blz. 61.

(2) A.V. KRUSE, op. cit., blz. 76.

kunnen afschaffen zonder grote achteruitgang voor de slachtoffers, die daarenboven nog altijd hun toevlucht konden nemen tot vrijwillige voorzieningen, indien ze met de forfaitaire prestaties geen geneegen namen (1).

Volgend programma werd aan de vergadering voorgelegd : (a) de prestaties van de sociale verzekeringen moeten opgetrokken en, naar hun toepassingsgebied, uitgebreid worden; (b) elke verdediging uit onrechtmatige daad die letselschade tot voorwerp heeft, moet ontzegd worden, zowel aan het slachtoffer zelf als aan de verzekeringsinstelling; tussen deze eerste twee programmapunten bestaat een wisselwerking, doordat wat door de afschaffing van het aansprakelijkheidsstelsel aan werkingskosten wordt uitgespaard, aan de sociale zekerheid ten goede kan komen; (c) de financiering berust op twee pijlers : een verruimde mate van staatstussenkomst en bijdragen die de premies vervangen die door beoefenaars van gevaarlijke activiteiten naar geldend recht nog voor een aansprakelijkheidsverzekering worden afgedragen; (d) subsidiair en voor zover nodig om de voorzichtigheid te bevorderen en dus los van financieringsoverwegingen is een verhaal mogelijk van de verzekering tegen de enkeling die de schade heeft veroorzaakt waarvoor is tussengekomen.

Het hervormingsplan werd ondermeer verdedigd in naam van deze beginselen : (a) de fundamentele eis van gelijkbehandeling van gelijke noden en de overweging dat die noden los staan van de omstandigheden van het ongeval; (b) de sociale gezindheid van het ongevallenrecht, verwoord in het beginsel dat de potentiële slachtoffers als groep meer gediend zijn met het vooruitzicht in elk geval geholpen te worden, eerder dan met het aleatoir vooruitzicht van ofwel integraal ofwel helemaal niet vergoed te geraken; (c) een harmoniseren en inzichtelijk maken van het geldend recht waarin een steeds omvangrijker deel van de schade door verzekering en sociale zekerheid wordt opgenomen ter-

(1) Meer details door de auteur zelf : I. STRAHL, "Les congrès de juristes nordiques", in Rev. int. dr. comp., 1952, blz. 263-265.

wijl de coördinatie met de aansprakelijkheid, die op haar beurt steeds meer verzekerd wordt, geen blijk geeft van een systematisch gevoerd beleid; (d) een bescherming van de schadeverwekker tegen de gevolgen van lichtere fouten en een afschaffing van de aansprakelijkheidsverzekering, die in vele gevallen tot dubbele verzekering en dus tot kostenverspilling en oververgoeding leidt.

De ideeën van STRAHL kregen op het negentiende congres een ruime belangstelling en zijn later een stempel op de literatuur blijven drukken (1). De aangegeven beginselen werden in die jaren over het algemeen gunstig onthaald : men erkende de noodzaak van een omvattende slachtofferbescherming in deze maatschappij en zag in dat deze nauwelijks nog door een verdere uitbouw van het aansprakelijkheidsstelsel kon nagestreefd worden. Wat de verwezenlijkingskansen betrof overheerste echter een toon van scepticisme, ook al had STRAHL zich beijverd aan te tonen dat het voorstel alleen radicaal was in zijn formulering en in feite nauw aansloot bij de op gang zijnde evolutie. De tegenwerpingen betroffen minder de principiële dan de organisatorische en financiële aspecten van het plan. Zo overheerste de indruk dat STRAHL de aanpassingsmoeilijkheden van de bestaande stelsels van sociale verzekeringen had onderschat. Overigens moest het aansprakelijkheidsstelsel toch overeind blijven op het uitgestrekt domein van de zaakschade. En tenslotte mocht het ontwerp zich ook aan politiek gekleurde tegenstand verwachten, daar het een nieuwe financieringsstructuur voorstelde en dus tot een invraagstelling van de rol van de staat, van het bedrijfsleven en van de commerciële verzekeringsbranche in de organisatie van een ongevallenrecht moest leiden (2).

(1) Men leze bijvoorbeeld : J. HELLNER, "The New Swedish Tort Liability Act", in Am. J. Comp. L., 1974, blz. 1.

(2) Voor een samenvatting van de tegenargumenten : A.V. KRUSE, op. cit., blz. 79.

149 Verdere evolutie na het negentiende rechtscongres

Uit het vorige hoofdstuk zal men zich herinneren dat de opzet een eenheidsstelsel te ontwerpen is mislukt en de hervorming van het verkeersongevallenrecht ook in de Skandinavische landen door afzonderlijke wetten is voltrokken. Reeds kort na 1950 werden een aantal commissies opgericht die voor bepaalde categorieën van ongevallen wijzigingen in het aansprakelijkheidsregime moesten voorstellen, onder invloed van het verzekeringsbeginsel. Zo kwamen aan de beurt : de aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt bij verkeersongevallen, van de staat en de gemeenten, van de ouders voor handelingen van hun kinderen en van de werkgevers voor de daden van hun aangestelden (1). Ook toen in Zweden in 1972 een nieuwe wet over de burgerlijke aansprakelijkheid werd ingevoerd was de opzet eerder beperkt; slecht in beperkte mate en op sommige punten werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om verzekering in de plaats van aansprakelijkheid te laten treden (2).

De mening van JØRGENSEN kan worden bijgetreden, dat alleen op bepaalde domeinen en op weinig opvallende wijze vooruitgang is geboekt sinds 1950, toen de vraag naar de verhouding tussen aansprakelijkheid en verzekering op de meest radicale wijze aan de orde werd gesteld. De sindsdien gevolgde werkwijze is daaraan volgens dezelfde auteur niet vreemd : in plaats van bepaalde categorieën van ongevallen te onderscheiden volgens de omstandigheden, had men de aandacht moeten richten op de gevolgen voor de slachtoffers, die voor alle omstandigheden dezelfde kunnen zijn, en dus op de verhouding tussen aansprakelijkheid en sociale zekerheid (3).

(1) Verslag hierover bij : S. JØRGENSEN, op. cit., blz. 50.

(2) Comm. : J. HELLNER, Damages for Personal Injury..., blz. 1-13.

(3) S. JØRGENSEN, op. cit., blz. 49-50.

B. Het "nieuw ongevallenrecht" van BLOEMBERGEN

150 Bezwaren tegen specifieke verkeersverzekeringen

De gedachte aan een eenheidstelsel ontworpen volgens de eis van gelijkbehandeling van slachtoffers met gelijke noden werd in 1965 uit de vergeethoek gehaald door de Nederlander BLOEMBERGEN in de rede die hij onder de titel "naar een nieuw ongevallenrecht" hield n.a.v. de aanvaarding van zijn ambt als hoogleraar en vooral in het praeadvies dat hij twee jaar later voorbracht op de jaarvergadering van de Nederlandse Juristenvereniging (1). Bij deze en andere gelegenheden zette hij zich sterk af tegen de ongeveer gelijktijdig in Frankrijk (door TUNC) en in de Verenigde Staten (door KEETON en O'CONNELL) geformuleerde voorstellen van "specifieke verkeersverzekeringen". Zijn uitgangspunt was steeds, dat in een modern ongevallenrecht voor de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad in het geheel geen plaats meer was, en dat haar vergoedende taak op een breder domein dan dat van verkeersongevallen moest worden overgenomen door sociale en volksverzekeringen en door eigen voorzieningen aan de kant van het slachtoffer.

Hieronder volgt eerst een overzicht van BLOEMBERGEN's bezwaren tegen specifiek voor verkeersongevallen ontworpen no-fault stelsels.

(a) De traditionele voorstellen van verkeersverzekering strekken vooreerst tot invoering van een nieuwe verplichte verzekering voor persoonsschade. Nu kan daaraan wel behoefte bestaan in landen waar de sociale zekerheid nog niet tot volle wasdom is gekomen, zoals in de Verenigde Staten, maar in landen zoals Nederland waar zij aan het uitgroeien is tot één van de meest uitgebreide stelsels ter wereld zou de invoering alleen maar neerkomen op het scheppen van een doublure.

(1) A.R. BLOEMBERGEN, Naar een nieuw ongevallenrecht, intrede-rede, Deventer, 1965; Id., "Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen te worden door een stelsel van verzekering", praeadvies, in H.N.J.V., 1967, blz. 1-145.

"Onze wetgever, aldus BLOEMBERGEN, heeft in de loop der jaren een frasi stelsel van sociale voorzieningen opgebouwd, een stelsel dat in de naaste toekomst vermoedelijk afgerond zal worden; de wetgever probeert daarbij allen die daaraan behoefte hebben, binnen de werkingssfeer van die voorzieningen te brengen; is het nu werkelijk nodig om daarnaast de automobilisten te dwingen om voor zichzelf en voor anderen nog een verzekering af te sluiten?" (1).

De voorstellen tot invoering van een verkeersverzekering hebben over hun verscheidenheid heen een gemeenschappelijke wortel : ze hebben de gebreken van het fungerend stelsel ingezien maar hebben zich niet genoeg losgemaakt van de systematiek ervan. Ze hebben met name niet voldoende onderkend dat de ingrijpende maatschappelijke veranderingen en meer bepaald de ontzagwekkende ontwikkeling van de sociale verzekeringen en van de overige voorzieningen aan de kant van het slachtoffer een radicale oplossing vragen en dat vasthouden aan het oude hier tot halfslachtigheid moet leiden. Het creëren van een verkeersverzekering met kenmerken van een sociale verzekering naast het reeds opgerichte net van sociale verzekeringen is dus overbodig, of zou op kortere termijn overbodig moeten worden indien aan het bestaande stelsel de verder te bespreken wijzigingen aangebracht worden.

(b) Een verkeersverzekering is niet alleen onnodig, maar zelfs anachronistisch omdat ze indruist tegen de moderne tendens van de algemene sociale verzekering die juist naar gelijkbehandeling van gelijke noden streeft, zoals blijkt uit de invoering rond hetzelfde tijdstip in Nederland van een eenvormige arbeidsongeschiktheidsverzekering voor arbeids- en andere ongevallen (2).

(1) A.R. BLOEMBERGEN, Intrederede..., blz. 20; zie ook : Id. en P.J.M. Van WERSCH, Verkeersslachtoffers en hun schade, Deventer, 1973, blz. 200.

(2) Hierover inz. : A.R. BLOEMBERGEN, "Aansprakelijkheidsrecht en sociale verzekering; nieuwe ontwikkelingen", in S.M.A., 1970, blz. 74-80.

(c) Verder zou een verkeersverzekering leiden tot een niet te rechtvaardigen rechtsongelijkheid en tot een discriminatie tussen de verschillende groepen van slachtoffers : de verkeersslachtoffers zouden over het algemeen in een gunstiger positie gebracht worden dan de slachtoffers van andere onheilen waarvoor geen bijzondere voorziening werd getroffen (1).

(d) Invoering van specifieke voorzieningen voor verkeersslachtoffers is verder in hoge mate compromitterend voor de wetgever : eenmaal de eerste stap gezet, laat het zich aanzien dat hij steeds moeilijker weerstand zal kunnen bieden aan allerlei andere groepen van slachtoffers die met evenveel (of even weinig) recht bijzondere voorzieningen zullen komen bepleiten.

"En met dit alles, zo besluit BLOEMBERGEN, worden de bezwaren van een partiële aanpak van het ongevalprobleem manifest : als men zich concentreert op één bepaalde groep van slachtoffers en de ogen sluit voor alle andere slachtoffers, kan het verantwoord - of zelfs geboden - schijnen om voor die bepaalde groep een voorziening in het leven te roepen. Maar als men de blik verruimt en ook alle andere slachtoffers in de beschouwing betreft, moet men wel tot de conclusie komen, dat een dergelijke voorziening - zeker als zij met gemeenschapsgelden gefinancierd wordt - leidt tot een niet te rechtvaardigen bevoorrechtiging van één groep boven de andere groepen (2).

(e) Het hoeft tenslotte geen betoog dat de invoering van specifieke voorzieningen naast of boven de algemene voorzieningen, daarenboven kostelijk komt en de eenvoud die een eenheidstelsel kenmerkt in het gedrang brengt (3).

151 Voorstel : overname van de vergoedende taak door sociale verzekeringen. Toepassing op verkeersongevallen

Het nieuw ongevalrecht kan volgens BLOEMBERGEN alleen geboren worden uit "het naar elkaar toedrijven en botsen van twee continenten : de wereld van de sociale verzekeringen en de we-

(1) A.R. BLOEMBERGEN, praeadvies, blz. 96, nr. 45.

(2) Ibid., blz. 99, nr. 45.

(3) Ibid., blz. 94-96, nr. 44.

reld van de aansprakelijkheid. " (1). Het voorstel dat zich dan aftekent munt uit door zijn eenvoud. Enerzijds wordt de afschaffing van de aansprakelijkheid voorgestaan op het brede front van de persoonlijke ongevallen (niet alleen inzake verkeersongevallen) en dus meteen ook van de aansprakelijkheidsverzekering en van de schadevergoeding uit onrechtmatige daad. Anderzijds wordt de definitieve overname van de vergoedingstaak door verzekering aan de kant van de slachtoffers in het vooruitzicht gesteld.

BLOEMBERGEN werd een eerste maal ertoe gebracht zijn ideeën te concretiseren naar aanleiding van de jaarvergadering in 1967 van de Nederlandse Juristenvereniging, toen de vraag "of de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen dient vervangen te worden door een of ander stelsel van verzekering" op de agenda was ingeschreven. De auteur moest in zijn praeadvies dus verkeersongevallen en niet alle persoonlijke ongevallen bestrijken, wat hem enerzijds tot een stellingname noopte over de zaakschade en anderzijds een belangrijke toetasteen was voor zijn afwijzing op principiële gronden van specifieke verkeersverzekeringen.

Het aldaar ontvouwde hervormingsvoorstel kan in drie punten worden samengevat.

- a) Vooreerst moet de aansprakelijkheid bij verkeersongevallen zonder meer worden opgedoekt ten voordele van rechtstreekse verzekering. Geldt het persoonsschade dan maakt deze afschaffing deel uit van een afschaffing op een breder front, wil het gelijkheidsbeginsel onder de slachtoffers gehandhaafd worden. Voor schade aan zaken - die privaatrechtelijk, verzekeringstechnisch noch sociaal gezien een eenheid vormt - kan de afschaffing "voorlopig" tot verkeersongevallen beperkt blijven zonder een discriminatie in het leven te roepen. De afschaffing moet zo ver gaan dat de "normale, in de regel voorzichtige maar

(1) A.R. BLOEMBERGEN, praeadvies, blz. 10, nr. 5.

soms ook onvoorzichtige verkeersdeelnemer" niet bevreesd behoeft te zijn dat hij in verband met zijn verkeersgedrag aansprakelijk gesteld wordt. De schuldaansprakelijkheid mag dus behouden blijven voor op opzet en daaraan grenzende gevallen van bewuste roekeloosheid en van grove schuld ("indien de schuld in laakbaarheid aan opzet grenst"), maar mag niet uitdeinen, ook al om te vermijden dat ze opnieuw verzekerd gaat worden wat strijdig is met de doelstellingen van het plan.

- b) Van de andere kant moet, om te vermijden dat het gemotoriseerd verkeer van de geschetste afschaffing zou profiteren, ten laste van de eigenaars van motorrijtuigen (en eventueel ook van fietsers) een belasting worden geheven, waarvan de omvang moet overeenstemmen met het deel van de kosten van verkeersongevallen dat redelijkerwijze aan het verkeer in rekening moet worden gebracht, en waarvan de opbrengst gaat naar een verkeersongevallenfonds dat taken vervult in verband met de verkeersveiligheid.
- c) Getoetst op zijn haalbaarheid staat of valt het voorstel met de vraag of de slachtoffers voortaan voldoende beschermd worden door de voorhanden zijnde sociale verzekeringen, aangevuld met eigen voorzieningen. Hier stelt zich dus de vraag naar het belang dat te hechten is aan de "lekken" die de sociale zekerheidsdekking vertoont, vooral ten aanzien van overlijdensschade, inkomensschade van zelfstandigen, huisvrouwen en kinderen en extrapatrimoniale schade. Op het bezwaar van het bestaan van lekken wordt door de auteur op verschillende niveaus geantwoord : de afstand tussen zijn voorstel en de geldende regeling is niet zo groot als soms wordt voorgesteld, er kan slechts sprake zijn van lekken als vergeleken wordt met de integrale schadevergoeding en voor deze is inzake verkeersongevallen, gegeven het laag zedelijkheidsgehalte van de meeste verkeersfouten, geen rechtsgrond aanwezig en de beweerde achteruitgang bestaat alleen voor een al bij al "op betrekkelijk willekeurige wijze geselecteerde" groep van slachtoffers die een ander

aansprakelijk kunnen stellen en die bovendien de hinder-
nissenbaan naar de volledige vergoeding hebben kunnen ne-
men. (1). BLOEMBERGEN achtte zijn voorstellen dan ook zelfs
op het toekomstig peil van de sociale verzekeringen verwoesen-
lijkbaar, al moest hij toegeven dat de realisatie aantrekke-
lijker wordt naarmate deze verzekeringen verder uitgebouwd
raken. En die uitbouw wordt ondermeer mogelijk door de
kostenbesparing die door de afschaffing van de aansprake-
lijkheid wordt geboekt, aangezien "burgerrechtelijke aan-
sprakelijkheid en sociale verzekering communicerende vaten
zijn" (2).

152 Onthaal van BLOEMBERGEN's "nieuw ongevallenrecht"

Het voorstel genoot in de vergadering, waarvoor het prae-
advies moest dienen, veel belangstelling maar weinig bij-
val. Het werd op verschillende punten aangevallen en droeg
bij de eindstemming de voorkeur weg van slechts 7 van de ruim
300 aanwezige leden. Veelbetekenend is, dat een specifieke
verkeersverzekering naar het model van het Tunc-project door
50 aanwezigen werd bijgetreden, terwijl slechts één derde
van oordeel was dat de wettelijke aansprakelijkheid bij ver-
keersongevallen niet volgens de hoofdlijnen van haar tegen-
woordige regeling diende te worden gehandhaafd (3).

De tegenargumenten van BONGERS, voorgebracht als een prae-
advies naast dat van BLOEMBERGEN, hadden hun uitwerking blijk-

-
- (1) A.R. BLOEMBERGEN, praeadvies, blz. 102-104, nr. 48
(over a); blz. 105-110, nr. 50 (over b); blz. 38-56 en
121-132, nr. 19-26 en 57-59 (over c).
 - (2) Aldus A.R. BLOEMBERGEN, "The forensic lottery", in
N.J.B., 1969, blz. 213, als antwoord op een vraag van
P. CLAUSING, "Een nieuw geluid van prof. Mr. A.R. Bloem-
bergen over een nieuw ongevallenrecht", in N.J.B., 1965,
blz. 1140-1141.
 - (3) Verslag over de discussies wordt ondermeer uitgebracht
door: R.W. ASSER, "Naar een nieuw aansprakelijkheids-
recht", in Verz. arch., 1967, blz. 369-370; alsmede:
J.M. POLAK, "De vergadering van de Nederlandse Juris-
tenvereniging te Zwolle", in N.J.B., 1967, blz. 690-691.

baar niet gemist (1). Daarin was hij er ondermeer van uitgegaan, dat het niet opging echte of vermeende bezwaren betreffende het tegenwoordig functioneren van het aansprakelijkheidsrecht tegen het aansprakelijkheidsbeginsel zelf aan te voeren ("hoofdpijn cureert men niet met decapitatie"), dat natuurlijk naast de aansprakelijkheid de algemene sociale en private rechtstreekse verzekeringen moesten ontwikkeld worden en dat een specifieke verkeersongevallen verzekering zinloos want discriminatoir was.

Het voorstel van BLOEMBERGEN ontmoette ook in de literatuur enige weerstand, al werd het beginsel van de afschaffing van de aansprakelijkheid bij ongevallen door sommigen met overtuiging bijgetreden (2). Intussen zocht en vond BLOEMBERGEN zelf steun in de evolutie in het buitenland waarnaar hij niet na-

-
- (1) H.A. BONGERS, "Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen te worden door een stelsel van verzekering?", praeadvies, in H.N.J.V., 1967, blz. 149-228.
- (2) Door R.J.C. WESSELS wordt aan het Bloembergen-plan verweten geschematizeerde in plaats van reële uitkeringen te verschaffen, die zowel onder als boven het bedrag van de werkelijk geleden schade kunnen vallen, en van voorts de lasten van het stelsel slecht te verdelen ("Nogmaals de afschaffing van aansprakelijkheid bij verkeersongevallen", in V.R., 1966, blz. 175); B. Van MARWIJK KOOY neemt aanstoot aan de grondgedachte, dat de bestaande sociale verzekeringen een voldoende basisvoorziening zouden verschaffen waarboven elk maar voor zichzelf moet zorgen ("Afschaffing van aansprakelijkheid?", in V.R., 1966, blz. 75); volgens M.G.ROOD missen de aangevoerde argumenten overtuigingskracht en is verder bedenkelijk hoe gemakkelijk door A.R. BLOEMBERGEN wordt afgerekend met de "ethische fundering en dogmatische en systematische bedenkingen" ("Naar een nieuw ongevallenrecht", in V.R., 1967, blz. 101); zie vooral de kritiek door W.J. SLAGTER, "Boekbeschuwing: Naar een nieuw ongevallenrecht", in R.M.T., 1968, blz. 190-203; en het antwoord hierop vanwege A.R. BLOEMBERGEN, "Nieuwe geluiden over het nieuwe ongevallenrecht", in N.J.B., 1968, blz. 960-964; voor een genuanceerde bespreking: P.J. SWART, "Bloembergen's nieuwe ongevallenrecht", in V.R., 1967, blz. 25-31.

liet te verwijzen en die voor een deel neerkwam op een bevestiging van zijn ideeën over de ondoelmatigheid van de onrechtmatige daad en over de haalbaarheid van zijn eindperspectief van de integratie van de schadevergoedingen in het geheel van de sociale verzekeringen (1). Bedoeld worden, naast een aantal verder te bespreken voorstellen, vooral de recente ontwikkelingen in Nieuw-Zeeland die uitliepen op de Accident Compensation Act, waarvan eveneens straks sprake.

"Voor mij zelf heb ik steeds de overtuiging gehad, zo schrijft hij in 1968, dat door de vergaderingen van de Nederlandse Juristenvereeniging mijn plannen niet definitief van de tafel geweegd waren, dat de maatschappelijke ontwikkeling, vroeg of laat tot ingrijpen in het ongevallenrecht zou moeten nopen (...). En nu krijg ik enige plannen uit het buitenland op mijn tafel die zo'n gelijkenis vertonen met mijn plannen, dat ik eens te meer de overtuiging heb gekregen, dat ik de oplossing van het ongevallenprobleem in de goede richting heb gezocht" (2).

In het begin van de zeventiger jaren kwam BLOEMBERGEN ertoe een onderscheid te maken tussen het einddoel zelf en de stappen die op korte termijn in voorbereiding hiervan gezet moesten worden, en voor dit laatste dacht hij vooral aan de - op dat ogenblik van verscheidene kanten aanbevolen - afschaffing van het verhaalsrecht van de verzekeringsinstellingen tegen de aansprakelijke derde, die, zoals hoger n.a.v. het Zweedse recht is gezegd (zie nr. 447), neerkwam op een gedeeltelijke afschaffing van de civielrechtelijke aansprakelijkheid van de gene die schuld heeft aan de ziekte of het ongeval waarvoor is tussengekomen : voor zover de schade gedekt is door de sociale verzekeringen, is de schadeverwekker noch tegenover de verzekeraar noch tegenover het slachtoffer gebonden tot schadever-

(1) Men leze vooral : A.R. BLOEMBERGEN, "Nieuwe geluiden over het nieuwe ongevallenrecht", in N.J.B., 1968, blz. 934-940; Id., "Kroniek van het nieuwe ongevallenrecht", in N.J.B., 1971, blz. 985-1000.

(2) A.R. BLOEMBERGEN, Nieuwe geluiden over het...., blz. 933.

goeding (1). Toch beval BLOEMBERGEN de wetgever aan niet lang meer te talmen om de radicale oplossing te kiezen, wil vermeden worden dat "middelpuntvliedende krachten" gaan optreden die partiële oplossingen brengen voor bepaalde soorten van schade, zoals schade uit geweldmisdrijven, uit handelingen van kinderen (2) of uit verkeersongevallen. De stelling dat deze partiële voorzieningen evengoed de eerste stappen zouden kunnen zijn op de lange en voorhands onbegaanbare weg naar een voorziening voor alle slachtoffers (zoals de arbeidsongevallenwetten een eerste stap zijn geweest naar een algemene arbeidsongeschiktheidsverzekering), achtte de auteur alleen houdbaar als een voorziening voor alle slachtoffers niet te realiseren was en daarvan was hij, tenminste in 1970, allerminst overtuigd (3).

153 In de tussentijd toch een specifieke verkeersverzekering met aanvullend karakter ?

In 1973 verschijnt dan, steeds van de hand de-hand van BLOEMBERGEN, een bijdrage onder de titel "naar een nieuw verkeersongevallenrecht" - een titel die verrassend aankomt voor wie de oorspronkelijke afkeer van de auteur kent voor deeloplossingen zoals verkeersverzekeringen (4). Bij nader toezien blijkt dat hij zijn eindvisie getrouw is gebleven, maar deze in de huidige stand van zaken niet meer in de kortste tijd bereikbaar acht, nu de groei van de sociale verzekeringen de laatste jaren enigszins lijkt afgeremd. "Langzamerhand

- (1) Voor een status quaestionis : A.R. BLOEMBERGEN, Schadevergoeding bij onrechtmatige daad, Deventer, 1965, blz. 350-389; en voorstellen : Id., "Aansprakelijkheidsrecht en sociale verzekering : nieuwe ontwikkelingen", in S.M.A., 1970, blz. 75, nr. 3; Id., "The sources of indemnity of accident victims", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, 1974, blz. 181-182.
- (2) ...want daaraan werd op dat ogenblik gedacht; zie bv. : J.M. VAN BEMMELLEN, "Een fonds voor slachtoffers van geweldmisdrijven", in N.J.B., 1971, blz. 409-410; en G.H.A. SCHUT, "Schuld van het kind", in N.J.B., 1969, blz. 616-624.
- (3) A.R. BLOEMBERGEN, Aansprakelijkheidsrecht en sociale..., blz. 79.
- (4) A.R. BLOEMBERGEN, "Naar een nieuw verkeersongevallenrecht", in N.J.B., 1973, blz. 961-971 en 998-1009.

strijdensmee" verklaart hij zich dan ook op korte termijn te kunnen vinden in een verkeersverzekering met beperkt opzet, waarmee hij een first party verzekering bedoelt die niet gegrond is op de gedachte schuldigen aansprakelijk te stellen, die verder ten opzichte van de sociale en volksverzekeringen een aanvullend karakter heeft en die zich niet inlaat met zaakschade. Voor de persoonsschade moet de verkeersverzekering dus het aanvullend karakter hebben van een "kop" boven de bestaande sociale verzekeringen, die vooral belangrijk moet zijn voor blijvend gehandicapten, voor weduwen en wezen en, wat de tijdelijke arbeidsongeschiktheid betreft, voor zelfstandigen. De omvang van de uitkeringen moet zo berekend worden dat de globale som ervan overeenstemt met de bedragen die in het geldend aansprakelijkheidsstelsel naar de slachtoffers gaan. De slachtoffers als een groep boeken daarbij een winst, aangezien de uitvoeringskosten van een first party verzekering van het voorgestelde type beduidend lager liggen dan die van een aansprakelijkheidsverzekering, en de beschikbare middelen beter over de behoeften worden verdeeld.

De vergoeding van extrapatrimoniale schade wordt door BLOEMBERGEN niet behandeld, wat jammer is gezien de in het praeadvies van 1967 verkondigde stelling dat de doelstelling "van zielige slachtoffers weer levendige mensen te maken" beter door plaatsing in revalidatiecentra, door sociale werkvoorziening en door herscholing dan door terbeschikkingstelling van geld wordt gediend, intussen was tegensproken door de resultaten van een door BLOEMBERGEN geleid sociologisch onderzoek waaruit het groot belang van de traditionele vergoeding voor dat soort schade was gebleken (1).

Verzekeringstechnisch moet het voorstel gemakkelijk te verwezenlijken zijn : de eigenaar van elk motorrijtuig wordt verplicht een verzekering af te sluiten die los van de schuld-vraag dekking biedt aan de bestuurder, de inzittenden en de aangereden fietsers en voetgangers, en bij dodelijk ongeval aan hun nabestaanden. Van de verplichting ook zichzelf te

(1) Resp. : A.R. BLOEMBERGEN, praeadvies, blz. 29-30, nr. 14; Id. en P.J.M. Van WERSCH, Verkeersslachtoffers en hun schade, Deventer, 1973, blz. 95-99.

verzekeren wordt de eigenaar alleen ontslagen, als hij het bewijs levert reeds op eigen initiatief minstens evenwaardige voorzieningen te hebben getroffen, bijvoorbeeld door het aangaan van een levens- of ongevallenz verzekering. In dat geval zou het immers zinloos zijn hem te verplichten hetzelfde risico een tweede maal te verzekeren. De civielrechtelijke aansprakelijkheid van haar kant moest afgeschaft worden, behalve in gevallen van opzettelijke schadeberekening en daaraan grenzende schuld.

Voor zaakschade bestaat niet dezelfde dringende nood aan bescherming. Hier dient volgens de auteur uitgegaan van het beginsel dat wie een voertuig in het verkeer brengt zelf moet instaan voor het risico van beschadiging. Vandaar dat de aansprakelijkheid behalve bij opzet en grove schuld, in het wegverkeer moet verdwijnen zodat elk met zijn eigen schade blijft zitten, en dat het aan de potentiële benadeelden wordt overgelaten of en in welke mate zij zich daartegen willen verzekeren. BLOEMBERGEN maakt zich weinig begoochelingen over de onmiddellijke haalbaarheid van dit voorstel over zaakschade en stelt in de tussentijd enige verzachtingen voor : het stelsel kan alleen worden ingevoerd voor de schade die een bepaald bedrag niet overtreft, of alleen bij ongevallen tussen motorrijtuigen in beweging, of de verzekeraars kunnen door de wetgever worden aangespoord om aan de autobezitters een casco-verzekering aan te bieden die alleen de schade dekt die niet door eigen schuld is veroorzaakt (aangezien de meesten wel voor hun eigen fouten bereid zijn op te komen maar niet voor die van anderen).

C. Andere gelijkaardige voorstellen. Het hervormingsplan van SCHÄFER.

154 Leidende beginselen van het SCHÄFER-voorstel.

Naast de voorstellen in Skandinavië en Nederland kunnen andere ontwerpen in dezelfde zin worden gelegd, ondermeer van de hand van de in British Columbia docerende Brit ISON en de Duitsers WEYERS en SCHÄFER (1). Vooral het - hieronder samengevat -

(1) Resp. : T.C. ISON, The Forensic Lottery. A Critique on Tort Liability as a System of Personal Injury Compensation, Londen, 1967; H. L. WEYERS, Unfallschäden, Praxis und Ziele von Haftpflicht- und Vorsorgesystemen, Frankfurt a.m., 1971; D. SCHÄFER, Soziale Schäden, soziale Kosten und soziale Sicherung. Argumente für ein Modell zur Integration aller Ausgleichsleistungen für Personenschaden in das soziale Sicherungssystem, Berlijn, 1972.

ontwerp van deze laatste is belangrijk omwille van de rijke theoretische inzichten waardoor het wordt geschraagd, en waaruit ook verder in de verhandeling zal worden geput. Zijn voorstel komt neer op een "Integration aller Ausgleichsleistungen für Personenschäden in das soziale Sicherungssystem", en wel om de volgende redenen (1).

(a) Volgens SCHÄFER mag de vergoeding niet langer in categorieën van aansprakelijkheid gezien worden als de uitsluitende zaak van twee enkelingen, maar alleen van sociaal oogpunt uit als een probleem van verdeling van een verlies over een collectiviteit. Immers : "ein Schaden, der einmal eingetreten ist, mag sich gering halten lassen - aus der Welt schaffen läßt er sich nicht mehr. Er muss unweigerlich von irgendjemandem getragen werden. Die Frage ist nur, von wem. Das und nicht anders ist die Grundfrage, die eine gesellschaftliche Schaden - verteilungsordnung zu lösen hat".

(b) Gelijke schade dient gelijk vergoed en met verscheidenheid van vergoedingsstelsels dient schoon schip gemaakt; deze zijn inderdaad historisch gegroeid en de traditionele verantwoording, dat de schade die veroorzaakt werd door een handeling van een bepaalde soort (foutieve) of door een bepaalde activiteit (beroep, oorlog, verkeer) aan die handeling of activiteit moet worden toegerekend kan wel de differentiatie naar de oorzaak verklaren in de financieringsfase, maar deze doortrekken in de vergoedingsfase is zich begeven in een vicieuze cirkel waarbij wat vergoed wordt afhankelijk wordt gesteld van wie vergoed en omgekeerd, terwijl beide fasen integendeel afzonderlijk dienen behandeld.

(c) Beschouwingen over veroorzaking zijn tenvolle op hun plaats in de financieringsfase : omstandigheden en vorm van de integriteitsschending leveren dus geen grond voor Leistungs-differenzierungen, wel voor Belastungsdifferenzierungen. Volgens deze opvatting is het zinvoller iemand vergoedingsplichtig te maken omdat hij een buitengewoon gekarakteriseerd gevaar geschapen heeft, dan van hem aansprakelijk te stellen

(1) D. SCHÄFER, op. cit., blz. 160-174.

voor de steeds min of meer toevallige realisatie van dit gevaar, hetgeen steeds doet denken aan het bestraffen of belonen afhaargelang wegens toevallige omstandigheden de in de gevaarlijke activiteit al dan niet schade aan derden heeft berokkend.

(d) De centrale gedachte in een vergoedingsstelsel dat beantwoordt aan de uiteengesette beginselen is niet die van een verantwoordelijkheid maar integendeel van een solidariteit. "Beide Seiten dieses Ausgleichssystems, diejenigen die Gefahren stiften und diejenigen die ihnen ausgesetzt sind, müssen einander Solidarität üben!" Dit geldt vooreerst voor de slachtoffers : degenen onder hen die tot dusver door een beroep op de regels van het aansprakelijkheidsrecht op volledige schadevergoeding kunnen rekenen of langs een of ander vergoedingsstelsel een gunstiger regime genieten dienen van hun bevoorrechtiging afstand te doen ten voordele van de slachtoffers die naar geldend recht niet of slechts gedeeltelijk aan hun trekken komen : belangrijker is immers dat niemand gevaar loopt volledig onvergoed te blijven, dan dat enkelen de kans hebben volledig vergoed te worden. De solidariteit tussen de (potentiële) schadeverwekkers van hun kant komt tot uiting in de verplichting tot het afdragen van een bijdrage. Deze verplichting impliceert dat deze potentiële schadeverwekkers anders dan voor de meeste activiteiten naar geldend recht niet voor zichzelf kunnen beslissen al dan niet een aansprakelijkheidsverzekering af te sluiten en in het ontkennende geval op een "gelukkig toeval" te hopen om aansprakelijkstelling te ontlopen.

(e) Voor de uitvoering van de verzekering worden dekkingsfondsen gevormd voor elke gekarakteriseerde gevaarscheppende activiteit, met als functie de bijdrageheffing ten laste van deze activiteit. Om nochtans te vermijden dat de getroffen personen nadeel ondervinden van de eventueel bestaande onzekerheid over de vraag onder welk fonds een bepaald schadegeval ressorteert en dus verplicht worden zelf een lastige en langdurige procedure in te zetten om de oorzaak van de

schade te achterhalen (waardoor hun vergoeding toch weer van de veroorzaking afhankelijk wordt gesteld), wordt de prestatieverloren en het beheer van de fondsen aan een nieuw en overkoepelend staatsorganisme overgelaten.

155 Concrete uitwerking van het Schäfer-voorstel

Inzake vergoeding wordt de nadruk gelegd op de uitbouw van collectieve uitrustingen en diensten eerder dan op de terbeschikkingstelling van geld, met het oog op het uiteindelijke doel van de revalidatie. Loonverlies dient in beginsel integraal vergoed, al is "in de tussentijd" een vergoeding ten belope van 75 % en met redelijk hoge plafonds aarvaardbaar. Vergoeding voor extrapatrimoniale schade dient beperkt maar niet afgeschaft : dat menselijk leed niet af te kopen valt met geld betekent nog niet dat elke vergoeding zinloos is en niet zou kunnen aangewend worden voor zelfontwikkeling of voor het verschaffen van een grotere mate van vrijheid en onafhankelijkheid. De beperking komt tot uiting in het voorbehouden van de vergoeding voor gevallen van ernstige mindervaliditeit, met uitsluiting dus van gevallen van lichtere of van te heilen letselschade of van blijvende schade waaraan een mate van aanpassing en van gewinning mogelijk is. Aan de financiering is door de auteur een ruime aandacht besteed. Ze moet op drie pijlers berusten : (a) bijdragen vanwege potentiële schadeverwekkers, verantwoord op grond van economische- en rechtvaardigheidsoverwegingen en waarvoor moet gelden dat de kring van bijdrageplichtigen zeer ruim mogelijk dient getrokken, (b) bijdragen vanwege de verzekerden omdat voor vele ongevallen en voor de meeste ziekten de oorzaak niet te herleiden is tot een of andere specifieke gevaarsbron en tenslotte (c) een staats tussenkomst die op drie reeksen van beschouwingen is gegrond : de staat kan geheel of gedeeltelijk in de plaats treden van een of andere gevaarsbron indien te vrezen valt dat door de strikte toepassing van het beginsel van de "Kausalfinanzierung" de uitoefening van een gevaarlijke maar nuttige activiteit in het gedrang wordt gebracht; verder omdat de staat mede verantwoordelijk is voor het financieel evenwicht van het stelsel en dus gehouden is de bijdragen van de verzekerden aan te vullen; tenslotte omdat ze volgens dezelfde regels als een privé-persoon aan een dekkingsfonds bijdrageplichtig kan worden gemaakt voor een door haar uitgeoefende gevaarscheppende activiteit, waarbij dan nog onderscheiden kan worden alnaargelang het om een rechtstreeks overheids-optreden (zoals de wegenbouw) gaat, dan wel om een optreden van particulieren met machtiging vanwege de overheid (1).

(1) D. SCHÄFER, op. cit., blz. 160-174.

§ 2. De Nieuwzeelandse Accident Compensation Act

156 Belang van het Nieuwzeelandse voorbeeld

De Nieuwzeelandse Accident Compensation Act van 1972 neemt in dit rechtsvergelijkend deel een bijzondere plaats in als enig voorbeeld van verwezenlijking van het vijfde en laatste model. Door die wet¹⁵ namelijk vrij onlangs gestalte gegeven aan de reeds elders aangetroffen en met name vooral in Nederland en in de Skandinavische landen uitgesproken grondgedachte dat het eindperspectief noch min noch meer de integratie is van alle vergoedingen voor persoonsschade in een enkel de bestaande verscheidenheid opheffend stelsel, dat de vorm moet aannemen van een volksverzekering tegen persoonlijke ongevallen. In deze systematiek is dus geen plaats voor schadevergoeding uit onrechtmatige daad, maar evenmin voor voorzieningen die alleen voor autoongevallen of voor arbeidsongevallen gelden.

De Accident Compensation Act is het sluitstuk van een ontwikkeling die zich merkwaardig genoeg in het tijdsbestek van niet eens een decennium heeft voltrokken. Hoe de oorspronkelijke gedachten verwoord en verantwoord werden, welke ervan verworpen, overgenomen of aangepast werden in de loop van de voorbereidende rapporten en werkzaamheden, hoe de nieuwe ideeën onthaald werden door de verscheidene betrokken belangengroepen zijn belangstellingspunten die in de onderstaande behandeling minstens even belangrijk zijn als de positiefrechtelijke analyse van de wettelijke regeling.

De representativiteit van het Nieuwzeelandse voorbeeld mag nochtans niet worden overschat : Nieuw-Zeeland is immers een weinig bevolkt land met een zeer grote bevolkingsspreiding en een eerder geringe mate van verstedelijking en van industrialisering. Het is duidelijk dat waar mensen ver van elkaar leven en de techniek niet op alle gebieden is doorgedrongen, de kans op ongevallen eerder klein is. Daarbij komt nog, dat de inkomens er meer genivelleerd zijn en het aanwenden van forfaitaire methodes voor het berekenen van de loondervingsver-

goeding minder bezwaarlijk zal blijken te zijn.

A. Totstandkoming van de Accident Compensation Act

157 Overzicht van de voordien bestaande vergoedingsbronnen

De vergoedingstelsels die in Nieuw-Zeeland golden vóór de inwerkingtreding van de nieuwwet konden goed vergeleken worden met de onze (1). Zo verliep de vergoeding van schade uit auto-ongevallen langs de traditionele regels van de foutaansprakelijkheid, zodat het bewijs van een "breach of a statutory duty" door het slachtoffer voor een jury moest worden geleverd. Een verplichte aansprakelijkheidsverzekering (sedert 1928) en een overheidstussenkomst bij ongevallen veroorzaakt door onbekend gebleven of onverzekerde voertuigen waren bijkomende waarborgen voor de slachtoffers. Voor arbeidsongevallen hadden de getroffen werknemers, anders dan naar Belgisch recht, de keuze tussen het instellen van een aansprakelijkheidsvordering tegen de werkgever of een beroep op de forfaitaire prestaties, voorzien in de Workers' Compensation Act van 1956, die ontoereikend geworden waren en amper een toevlucht boden voor werknemers die door het gemeenrecht niet gediend werden. Daartegenover stond dat de voorzieningen van de sociale zekerheid in het algemeen goed ontwikkeld waren en door allerlei maatregelen een doeltreffende bescherming boden aan de burgers "van wieg tot graf". Belangrijke verschilpunten met het Belgisch sociale zekerheidsrecht (en, naar verder uiteengezet, met de sociale verzekering ingesteld door de Accident Compensation Act) zijn de financiering door middel van de belastingheffing en het in ruime mate forfaitair karakter van de uitkeringen, dat gezien moet worden in het licht van de relatieve gelijklopendheid van de wedden, salarissen en lonen in het besproken land (2).

(1) Zie bijvoorbeeld : G.W.R. PALMER en E.J. LEMONS, "Toward the Disappearance of Tort Law - New Zealand's New Compensation Plan", in Un. Ill. L.F., 1972, blz. 694-695.

(2) Voor cijfers hierover, zie G.W.R. PALMER, "Compensation for Personal Injury : A Requiem for the Common Law in New Zealand", in Am. J. comp. L., 1973, blz. 5 (minder dan 1 % van de inkomens overschrijdt 10 000 \$).

158 Het verslag van de WOODHOUSE-commissie : uitgangspunt

De onmiddellijke aanleiding tot de wetshervorming waren de in 1967 uitgebrachte bevindingen van de Royal Commission of Inquiry on Compensation for Personal Injury in New Zealand, die een jaar tevoren was opgericht en onder het voorzitterschap stond van een rechter bij het Hoogste Gerechtshof, WOODHOUSE, naar wie de commissie gewoonlijk wordt genoemd (1).

Opmerkelijk was dat de commissie die door de Regering belast was met een onderzoek naar bepaalde detailwijzigingen van de zoals gezegd ontoereikend geworden Workers' Compensation Act van 1956, niets minder voorstelde dan de volledige afschaffing van deze arbeidsongevallenregeling ("it is impossible to resolve the problem of industrial injuries in isolation"), maar ook van het aansprakelijkheidsrecht in haar toepassing op persoonlijke ongevallen in het algemeen, en hun vervanging door een volledig nieuw stelsel waarbij "the nature of the injury, not its cause should be the issue" (2). Het blijkt dat de Woodhouse-commissie haar bevoegdheid zeer ruim heeft opgevat, waar ze boudweg voorstellen formuleerde tot invoering van een stelsel dat aan de volgende doelstelling moest beantwoorden : onmiddellijke vergoeding zonder foutbewijs van elke gekwetste persoon, ongeacht de door hem eventueel bedreven fouten, en ongeacht of het ongeval in de fabriek, op de weg of thuis of elders gebeurde... .

Zeer betekenisvol is ondermeer § 6 van het verslag : "There has been such concentration upon the risks faced by men during the working day that the considerable hazards they must face during the rest of each 24 hours (particularly on every road in the country) have been virtually disregarded. But workers do

(1) Comm. : J.M. MATHESON, "Compensation for Personal Injury in New Zealand, The Woodhouse Report", in I.Q.L.Q., 1969, blz. 191-206; D.L. MATHIESON, "Royal Commission of Inquiry : Compensation for Personal Injury in New Zealand", in Mod. L. Rev., 1968, blz. 544-549.

2) J.M. MATHESON, op. cit., blz. 193 en 197.

not change their status at 5 p.m., and if injured on the highway or at home they are the same men, and their needs and the country's need of them are unchanged" (1).

Doorheen de hun toevertrouwde studie van bepaalde facetten van de arbeidsongevallenwetgeving was bij de commissieleden het inzicht gegroeid dat de beginselen zelf van de ongevallenvergoeding aan een herziening toewaren, die noodzakelijk toekomstgericht moest ondernomen worden en gekenmerkt worden door de vervanging van de aansprakelijkheid der enkelingen door een "community responsibility". Immers, de geïndustrialiseerde gemeenschap heeft de plicht al degenen te helpen die als slachtoffers vallen van haar reilen en zeilen, en ze heeft er tevens belang bij dat zoveel mogelijk slachtoffers gerevalideerd worden om een actieve bijdrage te leveren in 's lands economie.

Als doelstellingen van het ongevallenrecht worden in deze volgorde geproclameerd : de preventie, de revalidatie en de vergoeding. Meestal worden aanbevelingen van het Woodhouse-rapport samengevat in de volgende vijf programmapunten(2): (a) de vergoeding van letselschade en dood is een opdracht van de overheid, en niet van de betrokken partijen; (b) alle slachtoffers moeten voor vergoeding in aanmerking komen, en voor gelijke schade geldt gelijkbehandeling; (c) hoofddoelstellingen zijn de preventie en de volledige wederinschakeling van de getroffen in het sociaal- en beroepsleven, als het resultaat van een van overheidswege ingericht en gefinancierd proces van verzorging, revalidatie en herscholing; (d) een waarachtige schade-loosstelling moet nagestreefd worden, die uitstijgt boven de door de sociale zekerheid verstrekte bijstand bij behoefte; (e) tenslotte moet vermeden worden dat een kostelijke en ondoel-treffende administratie het ganse stelsel komt ondermijnen.

(1) Geciteerd door A. SZAKATS, "Compensation for Personal Injury : Individual Liability or Collective Responsibility", in Tasmania L. Rev., 1969, blz. 206.

(2) J.M. MATHESON, op. cit., blz. 197; G.W.R. PALMER, op. cit., blz. 32; A. SZAKATS, op. cit., blz. 210.

Deze ideeën klonken niet helemaal nieuw : in 1962 reeds was een andere commissie ermee belast geweest, de wenselijkheid te onderzoeken van een stelsel van objectieve aansprakelijkheid ten laste van het gemotoriseerd verkeer (1). Na negen maanden werd een eindrapport neergelegd dat uitbleek door zijn dubbelzinnigheid : de commissie antwoordde ontkennend op de preciese vraag die haar was gesteld (of de verkeersaansprakelijkheid aan een hervorming toe was), maar op een breder vlak nam ze aan dat : "there is a case for an accident insurance scheme which would cover all persons who are injured in any way without negligence on their part, provided the community can afford to bear the cost on an equitable basis", zich haastend eraan toe te voegen dat het niet aangeraden is van deze algemene hervorming werk te maken zolang niet onomstootbaar is uitgemaakt dat ze op alle gebieden een verbetering is (2).

159 Het verslag van de Woodhouse-commissie : toepassingsgebied en voorgestelde prestaties

De hoofdregel luidt dat een recht op verzekeringsuitkeringen bestaat voor alle persoonsschade opgelopen bij een ongeval, ongeacht de omstandigheden ervan.

Een zeer belangrijk en - naar verder blijken zal - ook betwistbaar kenmerk van de besproken Nieuwzeelandse wet is de beperking van haar toepassingsgebied tot ongevallen, met uitsluiting dus van ziekten (zoals reeds blijkt uit haar opschrift). Letselschade, arbeidsongeschiktheid en overlijden worden dus ongelijk behandeld naargelang hun verwezenlijkingsvorm : ongeval of ziekte.

In dit rapport zoekt men nochtans tevergeefs naar een omstandige motivering van deze verregaande uitsluiting, die moeilijk in overeenstemming te brengen is met het hoger verkondigde be-

(1) Het zgn. Committee on Absolute Liability; voor een commentaar, zie vooral de aan dezelfde problematiek gewijde studie van A. SZAKATS, Compensation for Road Accidents. A study on the Question of Absolute Liability and Social Insurance, Wellington, 1968, blz. 78-88.

(2) Zie ook G.W.R. PALMER, op. cit., blz. 31.

ginsel van de gelijkbehandeling van gelijke schade. Het rapport lijkt zelfs effenaf onlogisch, waar het zich haast te zeggen dat het niet opnemen van ziekten niet is ingegeven door principiële bezwaren, terwijl wat aangetoond moest worden juist was dat er geen principiële bezwaren waren tegen de niet-opneming. De uitsluiting van de ziekten moet waarschijnlijk verklaard worden door de oorspronkelijke zending van de commissie, die zoals gezegd de arbeidsongevallenregeling betrof. Het onderzoeksveld werd daarna op eigen initiatief buiten dit strikte domein uitgebreid tot het aansprakelijkheidsstelsel in het algemeen, waarvan de ontoereikendheid in het licht van de ongevallenproblematiek aan de kaak gesteld werd en aanleiding gaf tot het formuleren van een hervormingsvoorstel. Welnu, de aansprakelijkheidsvraag legt op van te zien naar de oorzaak en stelt zich dus voornamelijk voor schade die zich voordoet onder de verschijningsvorm "ongeval". Omdat vanuit het aansprakelijkheidsrecht werd geredeneerd, werd het perspectief dus verengd tot ongevallenschade, resultaat dat niet zou bereikt zijn indien van de sociale zekerheidsregelingen was uitgegaan. Daarna diensden de commissieleden blijkbaar terug voor de verstrekkende gevolgen, ondermeer op het vlak van de financiering, van de uitbreiding van hun aanbevelingen tot het ganse domein van de integriteitsschending, met inbegrip van die uit ziekten. Deze veronderstelling vindt o.i. grond in de volgende passage uit het Woodhouse-verslag, waarin over de uitsluiting ondermeer gezegd wordt: "it might be thought unwise to attempt one massive leap forward when two considered steps can be taken; the urgent need is to coordinate the unrelated systems at present working in the injury field" (1).

Ook op het stuk van het belangrijk geworden onderscheidingscriterium tussen ongevallen en ziekten is het rapport niet duidelijk. De algemene omschrijving ("the general basis of entitlement is a bodily injury by accident which is undesignated and unexpected so far as the person injured is concerned") opent de deur voor vele betwistingen en de verdere verwijzing naar de door de Wereld Gezondheidsorganisatie opgestelde lijst van ziekten is moeilijk vatbaar voor overname

(1) J.M. MATHESON, op. cit., blz. 199.

in een wettekst. Het is verder de vraag, of veel verwacht mag worden van de aanbeveling van de Commissie om deze kwestie desnoods door een medisch-juridische studiegroep te laten beslechten (1).

Bij volledige arbeidsongeschiktheid moet de getroffen inkomensvervangende uitkeringen genieten ten belope van minstens 80 % van zijn (tot een bepaald bedrag begrensde) verdiensten over een referentieperiode, zoals deze voor belastingdoeleinden in aanmerking zijn genomen (deze inkomensbinding betekent een breuk met de Nieuwzeelandse sociale zekerheidstraditie van flat-rate payments). Voor de eerste vier weken van arbeidsongeschiktheid zouden de uitkeringen uit zuinigheidsoverwegingen nochtans geplafoneerd worden op 25 \$. Niet alleen werknemers maar ook zelfstandigen en zelfs personen die onbezoldigde maar economisch nuttige arbeid verrichten komen in aanmerking voor uitkeringen, die in het laatste geval op forfaitaire basis worden berekend tegen lage bedragen (2). Bij overlijden aan de gevolgen van een ongeval van een persoon die arbeidsongeschiktheidsuitkeringen genoot of kan genieten, moeten de nabestaanden naast een tegemoetkoming in de begrafenis-kosten en een vaste uitkering ten belope van 300 \$ een rente ontvangen waarvan het bedrag een volgens de graad van de verwantschap wisselend breukdeel is van deze uitkeringen (3). Gezondheidszorgen, revalidatie en herscholing moeten door de staat ingericht worden en kosteloos ter beschikking gesteld van de getroffen en. De aanbevelingen van de Woodhouse-commissie op dit stuk liggen grotendeels in de lijn van de bestaande Nieuwzeelandse sociale zekerheidsvoorzieningen; wel wordt gepleit voor een overkoepe-lende Rehabilitation Board, optredend onder staatsverantwoorde-

(1) Meer over dit alles bij : D.L. MATHIESON, op. cit., blz. 546.

(2) Details over de vergoeding bij arbeidsongeschiktheid : W.G.R. PALMER en E.S. LEMONS, op. cit., blz. 698-699; en D.L. MATHIESON, op. cit., blz. 547.

(3) Zo bijvoorbeeld : 1/2 voor weduwen, 1/6 voor wezen en 1/3 voor dubbele wezen (voor andere bijzonderheden, zie vooral A. SZAKATS, Compensation for Personal Injury..., blz. 214).

lijkheid. Voor extrapatrimoniale schade is in dit stadium van het ontwerp nog geen vergoeding voorzien.

160 Het verslag van de Woodhouse-commissie : kosten, financiering, administratie en procedure

De kostenberekening is een bijzondere zorg van de commissieleden geweest en werd uitgevoerd met medewerking van een aantal wiskundigen. De resultaten waren hoopgevend wat de uitvoerbaarheid van het plan betrof. Wegens de administratieve vereenvoudiging, de uitschakeling van een aantal aan het aansprakelijkheidsrecht eigen werkingskosten, de vermijding van dubbele verzekering en vooral het laag vergoedingsniveau van de arbeidsongeschiktheid voor de eerste week moesten de kosten van het ontworpen stelsel niet meer dan 3 miljoen \$ hoger geraamd worden dan naar geldend recht de som van de werkgeversbijdragen voor de arbeidsongevallenverzekering, de premies van de eigenaars van motorrijtuigen voor de verplichte verzekering en een gedeelte van de bijdragen voor de sociale verzekeringen voor gezondheidszorgen en arbeidsongeschiktheid (41,8 miljoen tegenover 36,6 miljoen \$, dus 13 %) (1).

Het nieuw stelsel moet volgens de aanbevelingen van de commissie gefinancierd worden uit drie reeksen bronnen (2) : (a) bijdragen vanwege de werkgevers, met inbegrip van de staat voor het overheidspersoneel, en vanwege de zelfstandigen; (b) bijdragen vanwege de eigenaars van motorrijtuigen; (c) tussenkomst vanwege het Health Department, dat borg staat voor het financieel evenwicht van het stelsel.

Volgens de aanbevelingen van de commissie moest het beheer van het stelsel aan de verzekeringsmaatschappijen worden onttrokken en toevertrouwd aan een openbare instelling die optrad onder de verantwoordelijkheid van het Department of social security,

(1) Voor details : J.M. MATHESON, op. cit., blz. 198.

(2) Zie vooral (met cijfergegevens) : A. SZAKATS, Compensation for Personal Injury..., blz. 216.

waarmee het houwen en administratieve redenen was verbonden. De procedure wordt ingeleid door een eenvoudige aanvraag, vergezeld van een geneeskundig getuigschrift, waarover door de instelling binnen een korte termijn dient beslist (1).

161 Onthaal van het verslag van de Woodhouse-commissie : "who really wants it ?"

Waren de commentaren die in het najaar van 1967 op het bijzonder ambitieus plan werden geleverd zeer uiteenlopend, dan was de overbetsende toon er een van scepticisme wat de kansen betrof dat het plan ooit wet zou worden (2).

Dit scepticisme was aan de kant van de bij een hervorming betrokken groepen ingegeven door een zekere argwaan. Negatieve reacties werden vooral gehoord vanuit de hoek van de verzekeringsmaatschappijen, die hun bestaansreden op een uitgestrekt terrein verloren en voor het overige geconfronteerd werden met het vooruitzicht van een totale reorganisatie; van de advocaten, die beducht waren voor het forfaitaire karakter van de vergoedingen en, naar blijken zal, terecht voorzagen dat de afschaffing van een min of meer geïndividualiseerde vergoeding voor pijn en smarten een der struikelstenen voor de uitvoering van het plan zou zijn; van de vakorganisaties, die opperden dat de commissie te weinig aandacht had besteed aan de verhoging van de bescherming van de werknemers bij arbeidsongevallen, zoals haar oorspronkelijk was opgedragen (3).

De houding van de rechtsleer was er een van vrijblijvende bewondering. Enerzijds werd de commissie geprezen om haar stoutmoedigheid bij het formuleren van haar beginselen en haar vin-

(1) Voor details : D.L. MATHIESON, op. cit., blz. 546 (over de administratieve organisatie) en W.G.R. PALMER en E.S. LEMONS, op. cit., blz. 700 (over de procedure).

(2) Aldus uitdr. : D.L. MATHIESON, op. cit., blz. 545.

(3) De stellingnamen vanwege de "betrokken groepen" worden verder in deze verhandeling toegelicht (nr. 173. v).

dingrijkheid bij de vertelking ervan in termen van haatbaar recht. Anderzijds werden de kansen klein genoemd, dat "ce schéma cohérent, socialement satisfaisant, clair et suffisamment nuancé" meer zou zijn dan een model voor een niet of slechts in de verre toekomst te verwezenlijken wetswijziging (1). Terecht werd opgemerkt dat de innovatie van het Woodhouse-rapport niet zozeer gelegen was in het feit dat het afstand deed van het foutbeginsel noch dat het een stelsel invoerde van forfaitaire vergoedingen ten laste van een sociale verzekering. Want schuldløze aansprakelijkheid en bepaalde vormen van "community responsibility" waren reeds concepten met een zekere achtergrond die al onderzocht, aanbevolen of in toepassing gebracht waren op beperkte gebieden, door bijzondere stelsels. De werkelijke innovatie moet gezocht worden in de erkenning van de grondregel, dat alle personenschade, of ze opgelopen werd op straat, in de uitvoering van een arbeidsovereenkomst of elders, vergoed moet worden volgens identieke regels.

Het scepticisme van de neutrale waarnemers wat de verwezenlijkingskansen van het plan betrof, werd ingegeven door de vaststelling, dat onder de groepen die bij de wetswijziging betrokken zouden zijn, de georganiseerde verbonden (de Law Society, de vakorganisaties en de verzekeringsmaatschappijen) duidelijk ongunstig reageerden, terwijl degenen die van de hervorming heil te verwachten hadden (de ongevalsslachtoffers) niet voldoende georganiseerd waren om hun stem te laten horen. De tegenstanders konden dan ook gebruik maken van de aanvankelijke onverschilligheid van de publieke opinie tegenover de nieuwe

(1) Aldus bv. het oordeel van een buitenstaander : A. TUNG, "Indemnisation des dommages corporels subis par accident : le rapport de la commission royale néo-zélandaise", in Rev. int. dr. comp., 1968, blz. 701; representatief voor deze dubbele houding is bijvoorbeeld volgende passage van de hand van A. SZAKATS : "As it stands the Report still embodies a forward-looking plan, a prophetic manifesto. It is a far-seeing document without precedent in opening bold, new vistas based on the firm conviction that the ultimate validity of any social measure will depend not upon its antecedents but upon its current and future utility" (Compensation for Personal Injury..., blz. 217).

ideeën en het hervormingsplan de wind uit de zeilen nemen door alleen maar de vraag te stellen : "who really wants it ?" (1)

162 Amendering van de oorspronkelijke voorstellen van de Woodhouse-commissie

In weerwil van het aanvankelijk scepticisme en, in zekere mate, van het gebrek aan belangstelling bij de betrokkenen, zijn de aanbevelingen van de Woodhouse-commissie in een toch vrij korte tijdsperiode in een wet omgezet, zij het ten koste van een aantal toegevingen op vrij cruciale punten - toegevingen die de aanvankelijke eenheidsgedachte en het streven naar uiterste vereenvoudiging, waarin de originaliteit van het Woodhouse-rapport was gelegen gedeeltelijk hebben afgezwakt.

Deze amenderingen waren het werk van twee instanties, die door de regering met de studie van de nieuwe ideeën werden belast : enerzijds een regeringscommissie die vooral de verwezenlijking-kansen moest nagaan en die in het late najaar van 1969 zijn werkzaamheden afsloot met het voorleggen aan het House of Representatives van een Witboek (2), anderzijds een parlementaire commissie, doorgaans aangeduid als het Select Committee, waaraan in 1970 een systematische consultatie was opgedragen van alle bij de eventuele wetswijziging belanghebbende verenigingen en personen, en dit door het organiseren van openbare hoorzittingen waarin, naar blijkt, een vijfenveertigtal standpunten werden gehoord (3).

De voorgestelde wijzigingen kunnen samengevat worden als volgt :

- door een aantal maatregelen werd tegemoetgekomen aan het vooral van vakbondszijde geuit bezwaar, dat sommige categorieën van slachtoffers na invoering van het plan minder zouden ontvangen dan onder het aansprakelijkheidsregime en onder de arbeidson-

(1) D.L. MATHIESON, op. cit., blz. 544.

(2) Officiële titel : Personal injury : a commentary on the Report of the Royal Commission of Inquiry into compensation for personal injury in New Zealand, Wellington, 1969; comm. : A. SZAKATS, "Reform of personal injury compensation : the White Paper on the Woodhouse report", in N.Z. Un. L. Rev., 1970-1971, blz. 139-156.

(3) Comm. : P.D. McKENZIE, "Report of the Select Committee on Compensation for personal injury in New Zealand", in Mod. L. Rev., 1971, blz. 542-549; alsmede : A. TUNC, "L'indemnisation des dommages corporels accidentels. Le projet Néo-Zélandais", in Dr. Soc., 1971, blz. 679-681.

gevallelenregeling; al kan deze "achteruitgang" volgens de re-geringscommissie theoretisch verantwoord worden op grond van de genomen optie, dat de oorzaak geen rol mag spelen "where the cost to the community and to the individual is the same", dan is het toch wenselijk de weerstand af te zwakken door het optrekken van de percentages van de uitkeringen wegens arbeidsongeschiktheid tot bijna het niveau van de arbeidsongevallen-regeling en verder door het invoegen in het vergoedingsschema van bepaalde elementen uit het gemeenrechtelijk schadebegrip, zoals voor pijn en smarten, verminking en gederfde levensvreugde; door deze laatste wijziging werd vooral gehoor verleend aan het door de Law Society geuit e bezwaar, dat in het Woodhouse-verslag het schadebegrip louter economisch en zonder zin voor individualisatie werd opgevat.

- zowel het Witboek als het eindverslag van het Select Committee tonen zich heel wat minder principieel wat de administratie van het stelsel betreft en willen de private verzekeringsmaatschappijen daarbij een nieuwe kans geven; al zijn, aldus het Committee, hun commerciële doelstellingen moeilijk verzoenbaar met de brede doelstellingen van het plan ("they cannot but keep in mind that each compensation payment diminishes the profits"), dan kan toch nuttig gebruik worden gemaakt van hun ondervinding en organisatie zo dat het plan met hun deelneming misschien vlugger uitgevoerd kan worden.
- de belangrijkste wijziging strekte ertoe afbreuk te doen aan de aanvankelijke eenheidsgedachte : de originaliteit van de voorstellen van de Woodhouse-commissie was gelegen in de invoering van een enkel de ganse bevolking omvattend eenheidsstelsel waar geen ongevallen of slachtoffers riskeerden buiten te vallen. Het select committee daarentegen adviseerde een splitsing in twee schema's die, alhoewel onder een gemeenschappelijk beheer geplaatst en met identieke prestaties, afzonderlijk gefinancierd en uitgevoerd moesten worden. Een earners' scheme zou dekking verschaffen voor alle ongevallen overkomen aan werkgevers, werknemers of zelfstandigen, ongeacht of ze met de uitvoering van het werk verband hielden of niet.

Een motor vehicle accident scheme zou alle slachtoffers van autoöngevallen vergoeden. Het toepassingsgebied van het eerste was dus personeel omgeschreven, ongeacht de omstandigheden van het ongeval, dat van het tweede rekening houdend met de omstandigheden, ongeacht de leeftijd van het slachtoffer. Men merkt het groot belang van deze splitsing : sedert de tussenkomst van het select committee was geen dekking meer voorzien voor niet-inkomenstrekken die anders dan bij een autoöngeval gekwetst of gedood werden. De motivering van deze uitsluiting, die naar het zeggen van het committee kwantitatief weinig belangrijk is (al was ze dat natuurlijk voor de slachtoffers wel), was niet van principiële maar van praktische en verzekeringstechnische aard : de kosten op dit gebied zijn niet of nauwelijks te berekenen, de financiering kan moeilijk anders geschieden dan door een algemene belastingsheffing en vooral bij oudere personen zou het niet steeds gemakkelijk zijn de lijn te trekken tussen integriteitsschending tengevolge van ongeval, van ziekte of van ouderdom.

- bij voorstellen inzake de vergoeding werd rekening gehouden met de aanbevelingen van het Witboek tot verhoging van sommige prestaties en tot invoering van een vergoeding voor immateriële schade; ze werden in de eindredactie van de wet overgenomen en zullen bij de behandeling hiervan besproken worden. Voorts moet volgens het select committee aan beide stelsels een financiële autonomie worden toegekend en moeten de bijdragen die zowel voor de inkomenstrekken als van de automobilisten geïnd worden in de mate van het mogelijke gedifferentieerd zijn.

163 Politieke aspecten van de debatten over het Woodhouse-project. Goedkeuring en inwerkingtreding

Op politiek vlak is de belangrijkste les van het Nieuwzeelandse voorbeeld dat uit een hervorming van de ongevallenvergoeding, zelfs met ambitieus opzet en met verreikende gevolgen, weinig of geen politieke munt te slaan is. De regeringspartij die het initiatief voor de wetwijziging had genomen, verloor de meerderheid bij de eerste op de invoering van de Accident com-

compensation act volgende algemene verkiezingen, al is het weinig waarschijnlijk dat de wet over de ongevallenvergoeding bij de verkiezingen een doorslaggevende rol gespeeld heeft, gezien de geringe belangstelling hiervoor vanwege de publieke opinie.

Toch is het een boeiend verhaal hoe de wet tenslotte geboren werd uit een wisselwerking tussen de bewindvoerders die (na een aanvankelijke aarzeling) voor de beginselen van het rapport gewonnen waren en de betrokken partijen die snel begrepen dat ze zich bij de gang van zaken moesten neerleggen en zich dienden te beperken tot het afdwingen van toegevingen op bepaalde punten (1).

De regering blijkt aanvankelijk verveeld te hebben gezeten met de publikatie in 1967 van het Woodhouse-rapport. Van de voorbereidende commissie had ze niet veel meer verwacht dan een voorstel tot afschaffing van de aansprakelijkheid inzake arbeidsongevallen en met de veel ruimere voorstellen van Woodhouse riskeerde de regeringspartij (de National Party) een deel van haar aanhang, vooral samengesteld uit landbouwers, middenstanders en industriëlen, te verliezen. De minister van arbeid, T.P. Shand, was nochtans voor het hervormingsplan - dat hij een "bold and imaginative document" noemde - gewonnen, zonder van zijn partijgenoten meer te kunnen verkrijgen dan een theoretische belangstelling en van de betrokken groepen meer dan een voorzichtige terughoudendheid. De enige bereikte overeenstemming onder de regeringsleden was, dat een complex voorstel was, dat alleen daarom reeds om verdere studie vroeg.

Na de publikatie van het Witboek, dat uitdrukkelijk voorgesteld werd als een werkstuk en niet als een beleidsdocument, toonde de regering zich onder invloed van Shand reeds meer hervormingsgezind; enerzijds kon ze zich niet meer verstoppen achter de complexiteit, nu het Witboek zowel de beginselen als de toepassingen van het rapport op heldere wijze had uiteengezet, en anderzijds kwam ze onder de indruk van de gunstige weerklank van de nieuwe ideeën in de rechtsleer. Toch kon ze zich niet openlijk voorstander verklaren van het voorstel, tot aan bepaalde belangen- en drukkingsgroepen minstens een formele gelegenheid was geboden om hun stem te laten horen : vandaar de onmiddellijke

(1) De beschrijving van het politiek wordingsproces is ontleend aan : W.G.R. PALMER en E.J. LEMONS, "Toward the Disappearance of Tort Law - New Zealand's New Compensation Plan", in Un. Ill. L.F., 1972, blz. 693-742.

oprichting van het Select parliamentary committee.

Gedurende de verkiezingscampagne in 1968 toonde de oppositiepartij (de Labour Party) zich minder gereserveerd: de regering werd verweten te weinig speed te zetten achter de invoering van het nieuwe stelsel, dat door de oppositielider Kirk als "humanitaria, imaginative and farsighted" wordt aangeduid - al was ook hij voorzichtig genoeg hieraan toe te voegen dat ook naar zijn mening de belangengroepen de kans moesten krijgen hun stem te laten horen.

De regering die electoraal een lichte achteruitgang kende, ging het nu zeer belangrijk vinden dat de aanbevelingen die het Select Committee bezig was uit te werken officieel zouden kunnen voorgedragen worden als het standpunt van de regering. Vandaar een nauw contact tussen de regering en de leden van het comité, die dus niet geheel vrij meer waren in het uitwerken van het voorstel. Het rapport dat uitgebracht werd in november 1970 droeg duidelijk de tekenen van een compromis. Eens het beginsel aanvaard van de afschaffing van de foutaansprakelijkheid, bleef nog de vraag gesteld welke "de geest van de hervorming" moest zijn om deze politiek aantrekkelijk of minstens aanvaardbaar te maken. Nu bleek de regering goed gediend met het compromis van het Select Committee: zo was vooral politiek belangrijk dat het hervormingsvoorstel kon voorgesteld worden als een "sociale verzekering", aan de uitvoering waarvan ook door private verzekeringsmaatschappijen wordt deelgenomen, eerder dan als een tak van de sociale zekerheid in het algemeen. Vandaar ook de voorkeur voor gedifferentieerde premies boven flat rate-uitkeringen, en de algemene regel geen gebruik te zullen maken van algemene belastingsmiddelen voor de financiering van de beide stelsels.

Het eindverslag van het Select Committee was niet alleen een getrouwe weergave van het regeringsstandpunt; belangrijk is tevens dat geen enkel van de leden er een dissenting opinion op na hield en het voorstel dus als bi-partisaan kon worden voorgesteld, zonder noemenswaardige politieke ondertoon.

Om nieuwe controversen te vermijden werd de eindredactie van de wet overgelaten aan een beperkt en met gesloten deuren zetelend comité, dat slechts uitzonderlijk bepaalde vragen om opheldering doorstuurde aan de regering. Op 20 oktober 1972 werd de wet definitief door het Parlement goedgekeurd. Het lijkt dat de regeringspartij electoraal geen baat heeft gevonden bij de hervorming. De algemene verkiezingen, een maand later gehouden, leverden een overwinning op voor de Labour Party. Gedurende de verkiezingscampagne hadden beide grote partijen wel gepoogd munt te slaan uit de hervorming van de ongevallenvergoeding, maar toch lijkt de nieuwe wet geen hoofdmotief in de stemming te zijn geweest. De Labour Party had vooral aangevoerd dat ze de wet als "a mishmash of compromises" beschouwde, dat haar voorkeur ging naar een invoering

van het oorspronkelijke Woodhouse-rapport in haar geheel, en dat vooral de uitsluiting van de huisvrouwen voor andere dan autoöngevallen een onverantwoorde discriminatie uitmaakte. Dit laatste argument werd door de verscheidene Nieuwzeelandse vrouwenorganisaties dankbaar overgenomen, zodat deze groepen zich, samen met de werkgeversorganisaties die niet opgezet waren met hun leendoorbetalingsplicht gedurende de eerste week, wellicht op de meest uitgesproken wijze door de nieuwe wet lieden leiden bij het uitbrengen van hun stem.

De nieuwe regering verklaarde zich in 1972 voorstander van de uitbreiding van het stelsel tot de niet-inkomenstrekken, ook voor andere dan autoöngevallen (1). Deze uitbreiding door inlassing van een supplementary scheme werd in de wet ingeschreven, waarvoor zelfs de datum van haar inwerkingstreding met een half jaar werd verdaagd : op 1 april 1974 trad de nieuwe ongevallenwet in werking en sindsdien kan voor persoonsschade geen verdering uit onrechtmatige daad meer worden ingesteld...

B. Beschrijving van de Accident Compensation Act

De Accident Compensation Act beslaat 185 bladzijden (2). De beschrijving hieronder is dan ook meer gericht op duidelijkheid wat de hoofdlijnen betreft dan op volledigheid, in die zin dat telkens alle toepassingen en uitzonderingen zouden zijn opgenomen (3).

164 Toepassingsgebied : drie stelsels naast elkaar

Men weet uit de vorige nummers dat aan de aanvankelijke eenheidsopvatting in de jaren na 1967 in zekere zin afbreuk is gedaan. De ongevallenwet draagt daarvan de sporen : men valt onder de

(1) Zie hierover : W.G.R. PALMER, "Compensation for Personal Injury : A Requiem for the Common Law in New Zealand", in Am. J. Comp. L., 1973, blz. 41.

(2) Tekst gepubliceerd in : The Statutes of New Zealand, Acts Passed in the Twenty-first Year of the Reign of Her Majesty Queen Elisabeth II (1972), Wellington.

(3) Men leze ook een beknopte commentaar van D.R. HARRIS, "Accident Compensation in New Zealand : A Comprehensive Insurance System", in Mod. L. Rev., 1974, blz. 361-376.

ongevallenwet langs één van de drie stelsels, waarvan het toepassingsgebied nauwkeurig is omschreven en zowel met de omstandigheden van het ongeval als met de hoedanigheid van de getroffenere verband houdt. Voor een goed begrip weze nu reeds gezegd, dat het onderscheid niet speelt op het vlak van de prestaties, maar wel op dat van de administratieve organisatie en van de financiering. De drie stelsels zijn : (a) het Earner's Scheme ten behoeve van inkomenstrekkenden die een letsel oplopen of gedood worden n.a.v. een ongeval, ongeacht de omstandigheden daarvan; (b) het Motor Vehicle Scheme, voor allen die in Nieuw-Zeeland gewond of gedood worden bij een autoongeval en (c) het Supplementary Scheme, ten behoeve van allen die in Nieuw-Zeeland gekwetst of gedood worden bij een ongeval, ongeacht de omstandigheden en niet onder het toepassingsgebied vallen van een van beide andere stelsels.

In de wet is veel werk gemaakt van de aflijning van de drie stelsels, zoals moge blijken uit wat volgt.

- ad (a). Als inkomenstrekkenden worden hoofdzakelijk twee categorieën van personen beschouwd : werknemers (tewerkgestelden in uitvoering van een arbeids- of leerovereenkomst en een aantal gelijkgestelden) en zelfstandigen (personen die anders dan als werknemers in Nieuw-Zeeland een beroep uitoefenen of een zaak voeren die hun een inkomen oplevert).
- ad (a). Binnen het Earner's Scheme wordt dan weer onderscheiden tussen de continuous cover en de work accident cover. De eerste laat de inkomenstrekkenden onder de ongevallenwet vallen voor volstrekt alle ongevallen (waar en wanneer ze zich ook voordoen) en biedt dus een "24 uren per dag bescherming"; de tweede laat hen alleen onder de wet vallen voor arbeidsongevallen. Om van de ruime continuous cover te genieten moet men vóór het ongeval reeds een jaar in Nieuw-Zeeland verbleven hebben, een inkomen hebben uit arbeid dat ligt boven een wettelijk bepaald minimum en een zeker aantal tewerkstellingsuren bewijzen. Voldoet men niet aan deze voorwaarden, dan is men slechts beschermd tegen de gevolgen van arbeidsongevallen; alleen dan is het onderscheid tussen arbeids- en andere ongevallen nog van belang.
- ad (b). Om onder het Motor Vehicle Scheme te vallen moet de schade opgelopen zijn op Nieuwzeelands grondgebied naar aanleiding van een ongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken. Vreemde automobilisten kunnen de prestaties inroepen mits het vervullen van bepaalde formaliteiten die hen aan het stelsel bijdrageplichtig maken.
- ad (c). Dit stelsel werd op het laatste ogenblik ingelast om de kring, die sedert de tussenkomst van het Select Committee onderbroken was, weer rond te maken, ten voordele van slacht-

offers van op Nieuwzeelands grondgebied opgelopen ongevallen, die niet reeds onder een van beide andere stelsels vallen, zoals niet-inkomenstrekkenden voor schade uit andere dan auto-ongevallen, of inkomenstrekkenden die niet van continuous cover genieten, voor andere dan arbeidsongevallen (1).

In het spoor van de aanbevelingen van de Woodhouse-commissie geldt de wet alleen voor ongevallen en niet voor ziekten, waarvan de gevolgen door de algemene sociale zekerheid ten laste worden genomen. Hoger is reeds gezegd hoe deze uitsluiting ingaat tegen het beginsel van gelijkbehandeling van gelijke noden, waarop het stelsel nochtans is gesteund. De uitsluiting is in de wet ten andere dubbelzinnig geregeld : het ongevalsbegrip is in de wet niet eens omschreven (in de voorbereidende werken staat alleen te lezen dat bij betwisting de rechter uitspraak doet) (2), en bepaalde met naam genoemde ziekten vallen toch onder de wet, en wel langs de work accident cover; het gaat om beroepsziekten, die voor 1974 onder de arbeidsongevallenwet vielen en sinds de afschaffing van die wet onderdak kregen in de Accident Compensation Act.

(1) Art. 54-90 (Earner's Scheme), 91-102 (Motor Vehicle Accident Scheme) en Accident Compensation Amendment (nr. 2) Act 1973 (Supplementary Scheme).

(2) Men leze : W.G.R. PALMER en E.J. LEMONS, "Toward the Disappearance of Tort Law - New Zealand's New Compensation Plan", in Un. Ill. L.F., 1972, blz. 713.

Schematisch overzicht van het toepassingsgebied :

	inkomenstrekken- de die voldoet aan de voorwaarden van verblijfsduur en minimumloon	inkomenstrekken- de die niet voldoet aan de voorwaarden van verblijfsduur en minimumloon	niet-inkomenstrek- kende
autoön- geval	earners' scheme (c.c.) (*)	mot. veh. acc. sch. (*)	mot. veh. acc. sch.
arbeids- ongeval	earners' scheme (c.c.)	earners' scheme (w.a.c.) (*)	suppl. sch. (*)
ander ongeval	earners' scheme (c.c.)	suppl. scheme	suppl. sch.
beroeps- ziekte	earners' scheme (c.c.)	earners' scheme (w.a.c.)	
andere ziekte			

(*) c.c. = continuous cover;
 mot. veh. acc. sch. = motor vehicle accident scheme;
 w.a.c. = work accident cover;
 suppl. sch. = supplementary scheme.

165 Het "Requiem for the common law in New Zealand" inzake persoonsschade

Het "Requiem for the common law in New Zealand" -- naar de titel van een artikel van PALMER (1) ligt kort en goed bezegeld in deze passage : "No action shall lie for damages in respect of the injury or death, whether by that person or any other person, and whether under any rule of law or any enactment, if, at the time of the accident, the injured or deceased person had or was deemed to have cover under this Act in respect of personal injury by that accident" (2). Een volgend lid voegt hieraan toe, dat indien voor een rechtbank een vordering uit onrechtmatige

(1) W.G.R. PALMER, "Compensation for Personal Injury : a Requiem for the Common Law in New Zealand", in Am. J. Comp. L., 1973, blz. 1-44.

(2) Art. 5 (1) (a).

daad wordt ingesteld en de schadeverwekker zich op de hierboven aangegeven tekst beroept, de rechtbank de betwisting moet voorleggen aan de Accident Compensation Commission, die als enige bevoegd is om uitspraak te doen. De aansprakelijkheid speelt dus alleen nog voor zaakschade. Inzake persoonschade is ze afgeschaft als deze aan de voorwaarden voldoet om onder de ongevallenwet te vallen. Aansprakelijkheid en verzekering zijn dus niet volgens een ingewikkelde formule met elkaar gecombineerd, zoals in de Noordamerikaanse Basic Protection Plans : de schadeverwekker kan noch door de prestatieverlenende verzekeringsinstelling, noch door de getroffene worden aangesproken, ook niet tot aanvulling van de verzekeringsprestaties tot de volle maat van de geleden schade.

166 Uitsluitingsgronden

De uitsluitingsgronden zijn zeer beperkt opgevat : alleen als de schade opzettelijk is veroorzaakt of opgelopen werd bij het plegen van moord of doodslag is geen vergoeding verschuldigd, en deze uitsluiting kan in individuele gevallen zelfs geheel of gedeeltelijk terzijde worden geschoven op grond van de behoeftige toestand waarin de gezinsleden van de getroffene eventueel kunnen verkeren (1).

167 Prestaties : preventie, revalidatie, kostendekking

De prestaties liggen in één lijn en worden in het spoor van het Woodhouse-rapport in een van de eerste artikelen opgesomd als volgt : (a) in de eerste plaats, het bevorderen van de veiligheid door het voorkomen van ongevallen maar ook het beperken van de gevolgen van overkomen ongevallen; (b) het bevorderen van de revalidatie door de getroffenen zoveel mogelijk functies te laten herwinnen; en (c) het vergoeden van de resterende (vooral inkomens- en extrapatrimoniale) schade (2).

Wat de preventie betreft wordt aan de (verder te bespreken) Accident Compensation Commission (A.C.C.) de bevoegdheid gege-

(1) Art. 137 en 138.

(2) Art. 4.

ven tot het treffen van alle maatregelen die zo voor dat doel nodig acht, en waarvan een aantal voorbeelden in de wet zijn opgesomd (1). Een gelijkaardige algemene bevoegdheid wordt aan de A.C.C. gedelegeerd voor het treffen van alle maatregelen die ze nuttig vindt met het oog op de rehabilitatie van de getroffen en die zeer breed omschreven wordt : "(a) Their restoration as speedily as possible to the fullest physical, mental, social, vocational, and economic usefulness of which they are capable having regard to their incapacity and (b) their reinstatement in employment". De A.C.C. kan hiervoor ondermeer haar medewerking verlenen aan bestaande initiatieven, en de kosten dekken die voor de getroffen voortvloeien uit het volgen van revalidatie- en herscholingsprogramma's (2).

De wet schrijft verder ook vergoeding voor van allerlei kosten gemaakt naar aanleiding van een verwonding of overlijden : zo bepaalde vervoer- en overbrengingskosten, herstellingskosten van prothesen, begrafeniskosten en zelfs alle "naar Nieuwzeelandse maatstaven redelijke" kosten voor geneeskundige verzorging die niet reeds door de algemene sociale zekerheid gedekt zijn (3).

168 Prestaties : inkomensvervangende uitkeringen bij arbeidsongeschiktheid en overlijden

Zoals voorgesteld in het Woodhouse rapport, heeft het arbeidsongeschikt slachtoffer recht op inkomensgebonden uitkeringen ten belope van 80 % van zijn voor belastingdoeleinden in aanmerking genomen referte-inkomen, met een (per persoon ten laste te verhogen) minimum van 40 \$ en een maximum van 200 \$ per week (4). Bij de voorbereiding van de wet is er steeds naar

(1) Zo het behartigen van opvoeding tot veiligheid, het verspreiden van informatie en literatuur, het inrichten van veiligheids campagnes, het steunen van wetenschappelijk onderzoek over veiligheid... (art. 43-47).

(2) Art. 48-53.

(3) Art. 107-111.

(4) Inz. art. 103-105 en 113, alsmede 114 over consolidatie bij blijvende arbeidsongeschiktheid; vgl. met het gemiddeld jaarlijks inkomen, berekend over de volwassen mannelijke bevolking in 1971 : 3296 \$ (W.G.R. PALMER en E.J. LEMONS, op. cit. blz. 5).

gestreefd het stelsel zoveel mogelijk te ontlasten van vergoedingen voor kortdurige arbeidsongeschiktheid. Van het oorspronkelijk voorgestelde procédé (drastische plafonnering van de prestaties op 25 \$ voor de eerste vier weken) is op aandringen van de werknemersorganisaties overgestapt naar het opleggen aan de werkgevers van een loondoorbetalingsplicht gedurende de eerste week, maar dan alleen (op aandringen ditmaal van de werkgevers) voor arbeidsongevallen. Bij andere ongevallen wordt de loonderving ten gevolge van een arbeidsongeschiktheid van een week of minder door de getroffene zelf gedragen, indien ze tenminste niet door de sick pay of andere aan de ongevallenwet vreemde voorzieningen wordt opgenomen (1).

Ook voor sommige categorieën van arbeidsongeschikten die niet de hoedanigheid bezitten van inkomenstrekkenden (zoals hoger omschreven) worden uitkeringen voorzien. De voorwaarden zijn echter vrij strikt en de bedragen laag. Vereist is ondermeer dat men op het ogenblik jonger was dan 21 jaar, of anders kan bewijzen dat men de bedoeling had een beroepsbezigheid te gaan uitoefenen die tot onderwerping aan het Earners' Scheme zou hebben geleid. Dit bewijs kan ondermeer geleverd worden door te wijzen op de studies of stages die men in voorbereiding van een beroep aan het volgen was. Vanaf een datum overeen te komen tussen de A.C.C. en de getroffene, die niet voor de zestiende verjaardag mag vallen, worden dan uitkeringen toegerekend die berekend worden alsof het inkomen uit de voorgenomen beroepsbezigheid 50 \$ per week bedroeg. Dit bedrag kan in individuele gevallen worden opgetrokken tot ten hoogste 75 \$, indien de loopbaan waarop de getroffene zich voorbereidde hem kans liet op rangverhoging of promotie (2). Belangrijk is wel dat andere niet-inkomenstrekkenden (zoals huisvrouwen) geen recht hebben op uitkeringen wegens arbeidsongeschiktheid en dus aangewezen blijven op prestaties van de algemene sociale zekerheid (3).

(1) Art. 112.

(2) Art. 118.

(3) Men leze hierover : D.R. HARRIS, op. cit., blz. 372.

Schadeloosstelling voor het wegvallen of verminderen van het gezinsinkomen n.a.v. een dodelijk ongeval wordt nagestreefd door twee reeksen van prestaties : inkomensgebonden renten en een forfaitair bedrag. Voor een rente komen in aanmerking : (a) de weduwnaar of weduwe of degene die met de overledene feitelijk had samengewoond, indien deze op zijn inkomen was aangewezen, (b) de wezen en (c) ieder andere persoon die op het tijdstip van het overlijden geheel of gedeeltelijk van het inkomen van de overledene leefde. De rente wordt berekend als een breukdeel van de uitkering waarop de overledene recht zou hebben gehad indien hij volledig arbeidsongeschikt was geweest. Zo ontvangen de onder (a) en (b) genoemde nabestaanden resp. de helft (levenslang of tot nieuw huwelijk) of een zesde (gedurende hun minderjarigheid of langer als dit voor hun opvoeding vereist is), of minder indien de afhankelijkheid volgens de A.C.C. slechts gedeeltelijk was. Voor de restcategorie (c) worden zowel de omvang van de rente als de duur van de aanspraak erop overgelaten aan het oordeel van A.C.C. Naast de inkomensgebonden rente wordt een vast bedrag toegekend aan de weduwnaar of de weduwe (of gelijkgestelde) ten belope van 1000 \$, en aan de wezen (of gelijkgestelden) ten belope van 500 \$. Opnieuw kunnen deze bedragen bij slechts onvolledige afhankelijkheid verminderd worden door de A.C.C., die over een ruime beoordelingsvrijheid beschikt : de mate van afhankelijkheid is volgens de wet een feitelijke aangelegenheid, al bestaat een weerlegbaar vermoeden van volledige afhankelijkheid van de vrouw tegenover de man als ze samenwonen en van een kind van minder dan zestien jaar tegenover elk van zijn ouders (1).

169 Prestaties : vergoeding voor extrapatrimoniale schade

De wordingsgeschiedenis van de wet werd ondermeer gekenmerkt door het toenemend belang van de vergoeding voor extrapatrimoniale schade, die in de oorspronkelijke versie van het Woodhouse-rapport overgeslagen was maar in de wet tenslotte

(1) Inz. art. 123-125 en 127.

in alle gevallen van ernstige persoonsschade kan bekomen worden.

Voor het definitief verlies van een lichaamsfunctie wordt een bedrag toegekend dat volgens de aard van de handicap afgelezen wordt van een schaal die als bijlage bij de wet is gevoegd. Het maximum bedraagt 5000 \$, en voor haast elke verloren lichaamsfunctie werd nauwkeurig bepaald welk percentage van dit bedrag moet uitgekeerd worden, terwijl voor eventuele niet voorzien gevallen een discretionaire bevoegdheid aan de A.C.C. wordt verleend.

Verder kan, naast en boven alle andere in de wet voorzien prestaties en dus ook los van de vergoeding voor verloren lichaamsfuncties, een volstrekt geïndividualiseerde vergoeding bekomen worden die nauw aansluit bij de gedachte van de morele schadevergoeding van het burgerlijk recht en waarom ondermeer door de Law Society met aandrang was gevraagd. Ook hier is een belangrijke beoordelingsbevoegdheid toegekend aan de A.C.C. : zij alleen beslist of de pijn en smart voldoende ernstig zijn om voor vergoeding in aanmerking te komen en bepaalt het bedrag ervan, met inachtnaam van het wettelijk maximum van 7500 \$ en van de enkele zeer vage richtlijnen in de wet. Belangrijk is, dat deze vergoeding niet kan opgeëist worden na het overlijden van het slachtoffer : dus geen extrapatrimoniale schade ex haerede (1).

170 Administratieve organisatie

Hierboven is reeds herhaaldelijk sprake geweest van de Accident Compensation Commission (A.C.C.). Dit gecentraliseerd overheidslichaam met een vrij ingewikkelde samenstelling is tegelijk beleids- en uitvoeringsorgaan.

In haar eerste functie is ze belast met het doorgeven van aanbevelingen aan de bevoegde minister over de goede werking

(1) Art. 119 en 120.

van het stelsel en met name over de omvang van de bijdragen en van de vergoedingen met het oog op het financieel evenwicht van het stelsel. Belangrijk is tevens dat aan de A.C.C. in het bijzonder is opgedragen de mogelijkheid, wenselijkheid en financiële implicaties te onderzoeken van de uitbreiding van het toepassingsgebied tot andere categorieën van schadegevallen (1).

Als uitvoeringsorgaan beschikt de A.C.C. over een ruims reeks bevoegdheden, ondermeer i.v.m. het vaststellen van de vergoedingen, die haar door de wet her en der zijn opgedragen (2), en over een residuaire bevoegdheid die slaat op alles wat noodzakelijk is voor de doelmatige vervulling van haar opdracht (3).

Verder bepaalt de ongevallenwet dat de A.C.C. zich op bepaalde punten kan laten bijstaan of vervangen door, ondermeer, commerciële verzekeringsmaatschappijen of sociale zekerheidsinstellingen, die dan als haar aangestelden optreden (4). Deze regeling biedt het beeld van een compromis tussen de oorspronkelijke afkeer van het Woodhouse-rapport tegen elke vorm van medewerking van private instellingen en de hevige reactie hier tegen vanwege de verzekeringsbranche. De scherpe kanten werden door het Select Committee afgerond : van de ervaring en de organisatie van de verzekeringsmaatschappijen kan dankbaar gebruik worden gemaakt voor de vlugge invoering van de wet, terwijl anderzijds moet gewaakt worden voor een kostenstijging van het stelsel (zie nr. 162).

In die lijn dan ook de oplossing van de ongevallenwet : de A.C.C. kan aan de verzekeringsmaatschappijen de hoedanigheid verlenen van aangestelde en hun alle bevoegdheden delegeren die ze wenselijk acht in verband met de inning van de bijdra-

(1) Art. 15, 18 en 20.

(2) Zie bv. nr.

(3) Art. 16 en 17.

(4) Art. 25 (zie ook art. 21 en 28).

gen, de terugbetaling van te veel geïnde bijdragen, de behandeling van de aanvragen en de uitbetaling van de prestaties (1).

Verder zijn in de wet een aantal mechanismen ingebouwd die het stelsel willen vrijwaren tegen de aanvankelijke bezwaren. Zo kan de A.C.C. op elk ogenblik de erkenning van een maatschappij als agent of de bevoegdheidsdelegatie intrekken, en betaalt ze haar aangestelden met een vast bedrag en/of met commissies voor bewezen diensten, met bedragen die ze zelf bepaalt, en vergoedt ze hen voor de rest alleen voor de redelijk gemaakte kosten (2).

171 Aanvraag van prestaties. Geschillenregeling

De getroffen of zijn nabestaanden die aanspraak willen maken op prestaties voor revalidatie of vergoeding moeten zo vlug mogelijk het ongeval aangeven bij de A.C.C. of een van haar aangestelden. Dit gebeurt schriftelijk, met vermelding van de aard en de oorzaak van het letsel, van het tijdstip en de plaats van het ongeval en met formulering van de eis. Als de verwittiging gebeurd is na het verstrijken van een "onredelijk lange termijn" en op voorwaarde dat de A.C.C. hierdoor geschaad wordt, kan de toegekende prestatie met ten hoogste 100 \$ worden ingekort. De eis moet, op straffe van verval, binnen de twaalf maanden na het ongeval of na het overlijden ingesteld zijn. De sanctie wordt nochtans niet toegepast als de A.C.C. van de laattijdigheid geen nadeel ondervond of als voor het uitstel aannemelijke redenen bestonden. In de wet wordt verder uitdrukkelijk gehandeld over de verplichting van de aanvrager tot het verstrekken van alle nuttige inlichtingen en over de mogelijkheid van het indienen van een "declaration of entitlement", indien het ongeval voorlopig niet maar in de toekomst waarschijnlijk wel tot vergoedbare schade aanleiding zal geven (3). De beslissing over toekenning en omvang van de prestaties komt toe aan de A.C.C. en wordt zo vlug mogelijk door haar aangestelde aan de aanvrager ter kennis gebracht. Belangrijk is verder dat de A.C.C. in afwachting van de definitieve beslissing de getroffen reeds uitkeringen kan voorschieten, indien de aanvraag haar op het eerste zicht gegrond voorkomt (4).

(1) Art. 25 (1) (a) en 29.

(2) Resp. art. 25 (2), 29 (7) en 27.

(3) Art. 139-143 en 149 (over de aanvraagtermijn) en 150 (over de beginselaanvraag).

(4) Art. 134.

De geheel of gedeeltelijk afgewezen aanvrager kan, binnen een maand na de betekening van de beslissing, een herziening vragen. Hij moet dan door de A.C.C. persoonlijk opgeroepen en verhoord worden en de gelegenheid krijgen om nieuwe argumenten naar voor te brengen. De nieuwe beslissing moet met redenen omkleed zijn en uitdrukkelijk melding maken van de mogelijkheid van hoger beroep, dat kan worden ingesteld bij een in de schoot van de A.C.C. opgericht Accident Compensation Appeal Authority, die ondermeer kennis te nemen heeft van de in nr. 155 beschreven vraag, of een vordering uit onrechtmatige daad mogelijk is. In laatste instantie kan de zaak voor de Supreme Court of New Zealand worden gebracht, maar dan alleen als de betwisting een rechtspunt betreft of een algemeen belang vertoont (1).

Belangrijk in de geschetste aanvraag- en geschillenregeling zijn het ontbreken van strikte termijnen, de mogelijkheid van het verstrekken van voorschotten in afwachting van de definitieve beslissing en de mogelijkheid een aanvraag tot herziening te richten tot dezelfde instantie die de eerste beslissing heeft genomen.

172 Financiering

Men weet dat de oorspronkelijke gedachte aan een eenheidsstelsel verlaten werd voor een wettelijke regeling waarbij drie stelsels met nagenoeg volkomen financiële autonomie naast elkaar bestaan. Hieraan wordt gestalte gegeven door de oprichting van een ongevallenfonds voor inkomenstrekenden (Earner's Compensation Fund), een autoongevallenfonds (Motor Vehicle Accident Fund) en een supplementair fonds (Supplementary Fund). Omdat aan de werking van het stelsel daarenboven een aantal algemene kosten verbonden zijn, fungeert daarnaast nog een algemeen fonds (Accident Compensation Commission's General Fund) (2).

De twee eerstgenoemde specifieke fondsen hebben zowel voor hun inkomens als voor hun uitgaven een analoge structuur: ze worden hoofdzakelijk gespijsd door bijdragen die in het eerste geval door de werkgever of de zelfstandige, in het

(1) Art. 153, 154 en 169.

(2) Art. 31; daarnaast bestaat nog een bijzonder fonds voor ongevallen overkomen aan militairen (art. 70).

tweede door de eigenaars en in mindere mate door de bestuurders van motorrijtuigen worden betaald (1). Het supplementair fonds van haar kant haalt haar inkomsten uitsluitend uit belastingen, die jaarlijks door de volksvertegenwoordigers worden gestemd. Met hun inkomsten moeten de drie stelsels, elk voor zich, in de eerste plaats instaan voor de uitbetaling van de verzekeringsprestaties en verder voor alle administratieve kosten en vergoedingen verschuldigd aan hun personeel en aangestelden voor verrichtingen die duidelijk op een van de drie stelsels betrekking hebben. Voor autoöngevallen overkomen aan inkomens-trekkenden is een verrekening voorzien tussen de twee stelsels die voor vergoeding in aanmerking komen : door het ongeval-fonds voor inkomens-trekkenden wordt aan het autoöngevallenfonds jaarlijks een bedrag uitgekeerd voor de prestaties die door dit laatste fonds aan inkomens-trekkenden zijn verleend (2).

C. Reacties op en eerste ervaringen met de Accident Compensation Act

173 Reacties vanwege de verzekeringsbranche

De felste tegenkanting ontmoetten de hervormingsplannen van de kant van de verzekeringsmaatschappijen, die snel begrepen hadden dat de Woodhouse-commissie helemaal niets voelde voor hun medewerking aan de uitvoering van de voorgestelde verzekering, en daartegen zelfs principiële bezwaren had (3).

Voor de uitsluiting van de commerciële verzekeringen werden hoofdzakelijk twee reeksen argumenten aangevoerd (4) :

- a. Vooreerst zou er logisch gesproken geen enkele bestaansreden bestaan voor concurrentie tussen maatschappijen in de werking van een eenvormig en zowel naar de vergoeding als naar de bijdragen wettelijk vastgelegd stelsel. Volgende passage is

(1) Resp. art. 71-83 en 98-102.

(2) Art. 33.

(3) W.G.R. PALMER en E.J. LEMONS, "Toward the Disappearance of Tort Law -- New Zealand's New Compensation Plan", in Un. Ill. L.F., 1972, blz. 723.

(4) P.D. MCKENZIE, "Report of the Select Committee on Compensation for Personal Injury in New Zealand", in Mod. L. Rev., 1971, blz. 547-548.

in dit verband illustratief : "In the absence of personal liability and with the disappearance of any element of voluntary contribution there can be no place for the insurance companies. Their purpose is to seek business from individuals who might wish to cover themselves at their own choice in respect of personal contingencies of their own definition"

- b. Verder was er de ondermeer door de ervaring met de arbeidsongevallenverzekering ingegeven vrees, dat de kosten door de inschakeling van commerciële maatschappijen zouden worden opgedreven en de uitvoerbaarheid van het voorstel, die door de commissie voor alles moest worden aangetoond, in het gedrang zou worden gebracht.

De bijzonder scherpe reactie van de verzekeringsindustrie in de eerste maanden na de verschijning van het rapport was begrijpelijk. Volgens ruwe schattingen zou de invoering van het vergoedingsstelsel de maatschappijen de helft afnemen van hun accident business die op haar beurt 30 % van haar totale bedrijvigheid vertegenwoordigt. Hiermeer zou een verlies aan premies gepaard gaan van ongeveer 30 miljoen \$ per jaar, dit is een zesde van het totaal geïnde bedrag. Maar vooral tekende zich voor de verzekeringsindustrie het vooruitzicht af van een volledige nationalisatie, waartoe het plan naar haar gevoelen vroeg of laat zou leiden. De commentaren van de verzekeringsmaatschappijen waren in die eerste maanden dan ook zeer argwanend en haast emotioneel getint en langs de pers werd gepoogd de publieke opinie tegen de nieuwe ideeën op te zetten, die "fundamental unsound" werden genoemd, in haar uitgangspunten, haar kostenberekening en haar administratie (1).

Nadien brak een periode van bezinning aan en werd zelfs een eigen hervormingsplan opgesteld door een Insurance industry committee : voorgesteld werd de invoering van een stelsel van no-fault benefits voor slachtoffers van arbeids- en auto-ongevallen, die ondermeer een vergoeding voor immateriële schade behelsden maar toch merkkelijk beneden de prestaties van het Woodhouse-plan lagen. De bedoeling was dan dat voor de aanspraken boven dit minimum de aansprakelijkheidsvordering

(1) Over deze bezwaren : W.G.R. PALMER en E.J. LEMONS, op. cit., blz. 725-726.

zou behouden blijven (1). Dit voorstel lijkt nooit ernstig in overweging te zijn genomen en het management moet strategisch gesproken de doelstellingen meer kwaad dan goed hebben gedaan : op die manier werd immers expliciet toegegeven, dat de bestaande vergoedingsstelsels onbruikbaar waren geworden en niet meer door interne wijzigingen te verhelpen waren.

Daarna wijzigde het Insurance industry committee grondig haar houding. Het verkoos van voor alles het gevaar van een openlijke confrontatie met de overheid te vermijden en kreeg de kans haar standpunt te verdedigen in het intussen opgerichte Select Committee, waarin aangestuurd werd op een compromis : de verzekeringsmaatschappijen zouden een rol blijven vervullen bij de verlening van de prestaties en de inning van de premies, maar als agenten van de overheid en tegen een vastgelegde vergoeding. De verzekeringsbranche was met deze regeling niet bijster ingenomen en naar verluidt zouden zelfs gedurende de eindredactie van het wetsontwerp bij de regering - die geloofd werd als een "champion of the principle of private enterprise" - stappen zijn ondernomen om alsnog van het ontwerp af te stappen (2).

De dag vóór de goedkeuring van de nieuwe wet werd de gemoeds-gesteldheid van de verzekeringsmaatschappijen nog als volgt verwoord : "We naturally regret that the only role we understand the Government envisages for us under the new legislation is the settlement of claims on an agency basis and perhaps the collection of premiums on its behalf" (3).

174 Reacties vanwege de advocaten

Het hervormingsvoorstel heeft een wig geslagen in de tradi-

(1) Meer details bij W.G.R. PALMER, "Compensation for Personal Injury : A Requiem for the Common Law in New Zealand", in Am. J. Comp. L., 1973, blz. 42.

(2) Ibid., blz. 42.

(3) Geciteerd door W.G.R. PALMER en E.J. LEMONS, op. cit., blz. 728.

tionele eensgezindheid van de ongeveer 2500 leden tellende New Zealand Law Society, die in dat land bij wetswijzigingen meestal nauw betrokken wordt. Ter gelegenheid van een in 1969 gehouden conferentie over de verdiensten van het Woodhouse-rapport was gebleken dat deze door de advocaten ongelijk werden beoordeeld. Naast een traditionele wrevol van vele practici tegen een ingrijpende wetswijziging in het algemeen, lag aan de basis van die verdeeldheid de onuitgesproken vrees dat met het aansprakelijkheidsrecht een traditionele bron van conflicten zou worden uitgeschakeld die voor vele advocaten een belangrijke inkomensbron was. Geconsulteerd door het Select Committee kon de Law Society dan ook geen eigen officieel standpunt voorleggen maar alleen op bepaalde punten alternatieven formuleren, waarvan vooral dat van de invoering van een min of meer geïndividualiseerde uitkering voor geleden pijn en smarten het vermeldenswaard was. Gerustgesteld op het punt dat ook in het nieuwe stelsel de advocatuur een rol zou te vervullen hebben bij de belangenverdediging van de slachtoffers, werd de algemene gezindheid steeds gunstiger, en de meerderheidsopvatting aan de vooravond van de invoering van het plan kan ongeveer geformuleerd worden als volgt : "(...) that members of the profession by and large supported the legislation in spite of the threat of lost work" (1).

175 Reacties vanwege de vakorganisaties

Volgens PALMER is de inbreng van de trade unions in de wording van de wet onduidelijk geweest : hij ontkomt niet aan de indruk dat hun vertegenwoordigers de implicaties van het Woodhouse-voorstel niet steeds goed begrepen. Opgeroepen voor het Select Committee betuigden ze een eerder lauw aandoende steun aan de "humanitaire beginselen van het plan" maar uitten ze tegelijk hun bezorgdheid over bepaalde aspecten van de vergoeding en de financiering. Zo verklaarden ze zich tegenstanders van de niet-toepassing gedurende de eerste vier weken arbeidsongeschiktheid van het algemeen vergoedingspercentage van 80 % en van de ontzegging van de vordering uit onrechtmatige daad aan slachtoffers van arbeidsongevallen (2).

(1) Bijzonderheden bij : J.M. MATHESON, "Compensation for Personal Injury in New Zealand, The Woodhouse Report", in J.C.L.Q., 1969, blz. 205.

(2) W.G.R. PALMER, op. cit., blz. 21.

176 Reacties vanwege de vereniging van automobilisten

De meest verbeterd en tot op het laatste ogenblik volgehouden tegenstand werd geboden door de New Zealand Automobile Association, die verondersteld werd de belangen van de ruim een miljoen automobilisten te verdedigen. Zonder dat ergens blijkt dat ernstige pogingen werden ondernomen om de mening van de leden in te winnen, lieten de leiders tot op de dag van de goedkeuring van de wet geen enkele gelegenheid voorbijgaan om het voorstel in elk van zijn ontwikkelingsstadia aan te vallen. Ze wilden streng de hand houden aan het foutbeginsel als verdeelsleutel van ongevallenschade en noemden elke poging om hiervan afstand te doen een stap achteruit en een aanslag op het individueel verantwoordelijkheidsbewustzijn. De toon van de oppositie klonk ongeveer als volgt : "The Government must realize it has grabbed a tiger by the tail. The Government might better occupy itself by putting its financial house in order rather than embarking on further experimental legislations" en verder "You and I, the ordinary motorists, will only receive a like amount to a person who is a lout..." (1).

Met PALMER en LEMONS kon vraag gesteld worden of de aanhankelijkheid van de Automobile association aan het foutbeginsel niet voor een groot deel verklaard wordt door het feit dat ze aan het hoofd stond van de belangrijkste maatschappijen die overeenkomstig de wet van 1928 de aansprakelijkheid van de automobilisten verzekerden, en die met de invoering van de nieuwe wet een deel van hun werkterrein zouden verliezen (2).

177 Weerklank bij de Nieuwzeelandse bevolking

Het valt te betreuren dat er weinig gegevens voorhanden zijn over de reacties van degenen voor wie de hervorming op stapel was gezet en die er bij het meeste te winnen of te verliezen hadden : de potentiële slachtoffers en dus in feite de ganse Nieuwzeelandse bevolking. Het lijkt wel dat het Woodhouse-rapport eerst, de opeenvolgende wijzigingen later en de invoering van de Accident compensation act tenslotte weinig weerklank vonden en de publieke opinie nauwelijks beroerden (3). Om de hoger uiteengezette redenen is het zeer te be-

(1) Ged. teerd door W.G.R. PALMER en E.J. LEMONS, op. cit., blz. 732.

(2) Ibid., blz. 43.

(3) Vastgesteld door o.m. : J.M. MATHESON, op. cit., blz. 206; W.G.R. PALMER en E.J. LEMONS, op. cit., blz. 735.

twijfelen of de meerderheidsopvatting van de werknemers (inzake arbeidsongevallen) en van de automobilisten wel weerspiegeld werd in het officieel standpunt van de hen vertegenwoordigende vakorganisaties en automobilistenverenigingen. Anderzijds waren ook de verkiezingsuitslagen van 1969 en 1972 weinig relevant geweest.

Schuldig aan het gomis aan belangstelling was voor een groot deel de Nieuwzeelandse pers, die van weinig duidingskracht heeft blijk gegeven (1). Een jaar na de publikatie van het Woodhouse-rapport schreef een journalist dat de voorstellen zo revolutionair en onverwacht waren aangekomen, dat de belanghebbende partijen "had been stunned into silence". Deze vaststelling leek eveneens op de nieuwsmedia toepasselijk! De overheersende gedachte zal wel geweest zijn, dat de nieuwe wet "the greatest good for the greatest number" inhield (2).

178 Eerste ervaringen met de ongevallenwet

Een tijdspanne van twee jaar is te kort om over de werking van de wet een definitief oordeel uit te spreken. Toch kunnen uit het jaarverslag over de periode maart 1975-maart 1976 en uit artikels van de hand van VENNELL en van PALMER reeds een aantal lessen worden getrokken (3).

De A.C.A. lijkt goed te functioneren en door de openbare opinie gunstig te worden onthaald, aldus het jaarverslag dat een uitleg zoekt in de bijzondere nadruk die door de wet gelegd wordt

-
- (1) A. SZAKATS, "Reform of Personal Injury Compensation : Individual Liability or Collective Responsibility", in Tasmania L. Rev., 1969, blz. 155.
 - (2) Voor een zeer lezenswaardige bloemlezing uit persartikelen : W.G.R. PALMER en E.J. LEMONS, op. cit., blz. 734-737.
 - (3) Report of the Accident Compensation Commission for the year ended 31 march 1976, Wellington, 1976, resp. blz. 4-6 en 9-10; M. VENNELL, "L'indemnisation des dommages corporels par l'Etat : les résultats d'une expérience d'indemnisation automatique en Nouvelle-Zélande", in Rev. int. dr. comp., 1976, blz. 73-82; G.W.R. PALMER, "Accident Compensation in New Zealand : The First Two Years", in Am. J. Comp. L., 1977, 1-45.

op de ongevallenpreventie en de revalidatie (1). Wel is nodig gebleken in de loop van 1975 door een aantal amendementen meer soepelheid mogelijk te maken bij de berekening van het loonverlies (door bijvoorbeeld niet alleen te zien naar de omvang van het inkomen vóór het ongeval, maar ook naar de te verwachten evolutie ervan). Uit een lezing van het Jaarverslag over de periode maart 1975 - maart 1976 blijkt dat het aantal aanspraken met 24,5 % is toegenomen in vergelijking met het eerste werkingsjaar, wat deels verklaard wordt door een grotere vertrouwelijkheid bij de bevolking, maar deels ook door misbruiken (aldus althans het jaarverslag) die zich vooral onder de vorm van kort werkverlet laten voelen. Het financieel evenwicht van de twee specifieke stelsels lijkt verzekerd, al is het wegens de uitbetaling van de vergoedingen onder de vorm van renten moeilijk in de toekomst te kijken; voor het Supplementary Scheme is de staatstussenkomst daarentegen aanzienlijker dan voorzien.

Klachten over laattijdigheid bij de uitbetaling komen nog sporadisch voor, en eerder zelden wordt tegen een uitspraak van de A.C.C. in beroep gegaan (1339 gevallen op 130 657 aangegeven ongevallen). Voor de toekomst stelt het Jaarverslag een aanpassing van de bijdragen en een vereenvoudiging van de wet voor, - die waarschijnlijk gepaard zal gaan met de toekennin van een ruimere appreciatiebevoegdheid aan de A.C.C. -, en drukt bij wijze van besluit zijn voldoening uit over het feit dat de werking van de Nieuwzeelandse wet ook in andere staten met aandacht wordt gade geslagen, met het oog op een eventuele navolging.

VENNELL heeft oog voor sommige punten van kritiek. Zo heeft de rechtspraak het soms moeilijk gehad de lijn te trekken tussen schade uit ongevallen en andere letselschade, wat met nog meer aandrang de vraag liet stellen naar uitbreiding van het stel-

(1) Aldus ook de algemene strekking van het maandelijks uitgegeven A.C.C. Report.

zel tot ziekten - al wordt erkend dat daaraan in de huidige economische omstandigheden niet kan worden voldaan. De meest voorkomende kritiek op de wet slaat volgens de auteur op de omvang en het gemis aan inzichtelijkheid ervan, die ten dele verklaard worden door de inlassing op het laatste moment van het derde stelsel. Het publiek lijkt met het vergoedingstelsel tevreden, aldus de auteur, en blijft blijkbaar niet lang stilstaan bij de beschouwing, dat in sommige gevallen meer kan bekomen worden onder het vroegere recht. Meer belang wordt gehecht aan het feit dat op 105018 aanvragen slechts 784 werden afgewezen (meestal omdat een uitsluitingsgrond aanwezig was, of omdat het oorzakelijkheidsverband niet kon aangetoond worden). De argwaan van de verzekeringsbranche en de de advocaten lijkt overwonnen, en deze laatste melden zelfs een toename van het aantal aansprakelijkheidsvorderingen op andere domeinen. En VENNELL eindigt deze positieve bilan met de schalkse opmerking : "On avait soutenu que le système donnerait naissance à une société dégénérée, mais en ce qui concerne sa moralité, la société ne semble pas avoir beaucoup évolué".

Ook volgens PALMER slaat de kritiek die hier en daar wordt gehoord niet op de beginselen van de wet maar op de uitwerking ervan op bepaalde punten. Zo hebben ondermeer tot moeilijkheden aanleiding gegeven : de vaststelling van de inkomensvervangende uitkeringen te voordele van zelfstandigen, de vergoeding voor extrapatrimoniale schade en die voor blijvende gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid, de bepaling van de werkgeverspremie in verhouding tot het ondernemingsrisico en verder de interpretatie van een aantal vaag omschreven voorwaarden uit de wet, zoals de redelijkheid en noodzakelijkheid van sommige kosten gedaan n.a.v. het ongeval en die van de afhankelijkheid, van belang voor de inkomensvervangening na overlijden. Het blijkt dat de wetgever in samenspraak met de A.C.C. de eerste ervaringen van dichtbij heeft gevolgd en met de bezwaren rekening heeft gehouden door het voortdurend aanbrengen van wetswijzigingen, waarover door PALMER uitvoerig verslag wordt uitgebracht (1).

(1) Men leze vooral : W.G.R. PALMER, op. cit., blz. 30-45.

§ 3. Aantrekkelijkheid van het Nieuwzeelandse voorbeeld

179 Australië : wetsvoorstel tot invoering van een eenheidstelsel

Een tijdlang is de kans groot geweest, dat een stelsel naar Nieuwzeelandse model zou worden ingevoerd in Australië. De regering van dit land had in maart 1973 een commissie opgericht, waaraan de studie was opgedragen van een eenheidstelsel dat moest strekken tot vergoeding, verzorging en revalidatie van slachtoffers van ongevallen, en waarvan - naast een aantal technici - ondermeer en vooral de Nieuwzeelander WOODHOUSE en de Brit ATIYAH deel uitmaakten. Reeds in juli 1974 leverde de commissie een zeer lijvig en bijzonder goed gedocumenteerd eindverslag af dat, zo leek het, bestemd was om in het tijdsbestek van niet langer dan een paar jaar wet te worden (1). Nog in 1974 werd een wetsvoorstel, dat de aanbevelingen van het rapport overnam en op het Nieuwzeelandse voorbeeld was afgestemd ingediend bij het House of Representatives. Daarna werd de hervormingsbeweging afgeremd. Het blijkt dat de verkiezingen van 1975, die tot een regeringswissel hebben geleid, de nieuwe ideeën de wind uit de zeilen hebben genomen, ook al omdat de tegenstanders ervan bij de nieuwe bewindvoerders meer gehoor vonden dan voorheen, toen naar hun standpunten zelfs niet werd gevraagd.

Is het "Report of the National Committee of Inquiry" dus vooralsnog zonder gevolg gebleven, dan kunnen toch interessante gegevens gehaald worden uit het naast elkaar leggen van dit rapport en de Nieuwzeelandse Accident Compensation Act. Bij nader toe zien blijkt men in Australië verder te zijn gegaan en op een

(1) Compensation and Rehabilitation in Australia, Report of the National Committee of Inquiry, Canberra, 1974; comm. : G. PALMER, Accidents, Sickness and Compensation, The Direction of Social Welfare in Australia, Australia and New Zealand Law Schools Association Conference, 1974; A. TUNC, "L'indemnisation des victimes d'une incapacité physique ou mentale : le projet australien", in Rev. int. dr. comp., 1974, blz. 847-850; Id., "L'indemnisation des dommages corporels et des incapacités physiques et mentales : un projet australien" Dr. soc., 1975, blz. 133-135.

aantal punten consequenter te zijn geweest. Hierbij mag nochtans niet uit het oog verloren worden dat in Nieuw-Zeeland sommige van de oorspronkelijke ideeën werden afgezwakt in de loop van het wetwordingsproces, waar Australië, zo lijkt het thans, nog niet aan toe is.

Om te beginnen zette de Commissie reeds in januari 1974 een belangrijke stap door de regering te vragen of haar onderzoeksveld mocht worden uitgebreid tot alle persoonschade, dus ook die uit ziekte of aangeboren gebrek. Dit werd toegestaan en in het rapport wordt het beginsel van de gelijkbehandeling van ongevalsslachtoffers en zieken met klem verdedigd: "It is wrong that injured persons should be treated by society in different ways, depending upon the fortuitous cause of the injury and it is equally wrong to leave other incapacitated groups of people indefinitely aside because the diagnosis of their problems are sickness or disease".

De rationalisatie van de structuren is in het Australisch rapport veel verder, zelfs tot het uiterste doorgetrokken. Het onderscheid in drie stelsels volgens de omstandigheden van het ongeval of volgens de hoedanigheid van het slachtoffer wordt uitdrukkelijk van de hand gewezen. De uitvoering van de verzekering wordt de verzekeringsbranche ontnomen en toevertrouwd aan een enkel overheidslichaam, het "Department of National Compensation", dat over een ruime discretionaire bevoegdheid beschikt tot het bepalen van het bedrag van de vergoeding en ondermeer in individuele gevallen van de wettelijk voorgeschreven barema's mag afwijken.

Aan de financiering is in het rapport ruime aandacht besteed. Weliswaar werd niet, zoals in Nieuw-Zeeland, voorzien in gescheiden stelsels die elk een eigen financieringsstructuur hebben, maar toch achtte het Committee het wenselijk de vergoedingslast niet zonder meer over de belastingsbetalers te spreiden, maar deze integendeel in ruime mate te leggen op de twee reeksen van activiteiten die tot dusver verplicht waren een aansprakelijkheidsverzekering af te sluiten, dus de industrie (voor arbeidsongevallen) en het gemotoriseerd verkeer.

Vandaar dat voorgesteld werd het stelsel in de eerste plaats te spijsen door bijdragen ten belope van 2 % van de lonen (of, voor zelfstandigen, van hun netto-inkomen) en door een heffing op de benzine, en voor de rest een beroep te doen op rijksmiddelen (1).

180 Groot-Brittannië : de aanbevelingen van de Pearson-commissie in de richting van een eenheidsstelsel ?

Het Britse denken over verkeersongevallenvergoeding is, zoals gezegd (nr. 424), lange tijd blijven vasthouden aan traditionele beginselen, maar is de laatste jaren verrassend vlug uit haar toestand van splendid isolation getreden, wat resulteerde in voorstellen van zeer uiteenlopende aard, waarvan enkele allee maar strekten tot het aanbrengen van verbeteringen binnen het bestaande kader, andere reeds verder gingen en verkeersverzekeringen voorstonden volgens het vierde model en nog andere als eindoplossing alleen een eenheidsstelsel wilden aanvaarden.

Het blijkt dat de voorkeur van de overheid eerst ging naar een verbetering binnen het kader van het bestaande aansprakelijkheidsregime. De in 1971 door de Law Commission verrichte onderzoeken inzake persoonlijke ongevallenvergoeding wezen in die richting; aan de leden ervan was door de regering ten andere alleen opgedragen de bestaande wet onder ogen te nemen en op sommige punten naar vereenvoudiging en modernisering te streven (2). Ook de aanbevelingen van het zogenaamde Winn-comité

(1) Report, blz. 104-105, 144 en 245 (toepassingsgebied); blz. 192-199 (beheer); blz. 227-240, inz. blz. 237 (financiering).

(2) Hierover : C.S.S LYON, "Brits rapport", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, 1974, blz. 150; in desclijde zin het hervormingsvoorstel van de Society of Conservative Lawyers, waaraan door de premier in 1966 was opgedragen "de beginselen te onderzoeken volgens dewelke vergoeding voor persoonsschade wordt toegekend, met het oog op het formuleren van constructieve hervormingsvoorstellen". Het eindrapport legt sterk de nadruk op het belang van de bestaande sociale verzekeringen, die een steeds verder om zich heen grijpend stelsel van foutloze vergoeding hebben opgebouwd, dat daarenboven het voordeel biedt niet aan voorkeurbehandeling te doen van bepaalde categorieën van slachtoffers op grond van de ongevalsomstandigheden. Wat de verkeersschade betreft worden een aantal detailwijzigingen binnen het ka-

drasiden op niet veel anders dan een aantal detailwijzigingen uit (1), zodat op beide rapporten niet verder dient ingegaan. Wel is het vermelden waard, dat de woordvoerder van de regering ter gelegenheid van het uitbrengen van het Winn-rapport toegaf dat de voorgestelde hervormingen de structuren van de vergoedingsstelsels niet beroerden, maar zich haast hieraan toe te voegen dat ze geen meer radicale veranderingen in een later stadium in de weg stonden.

Wellicht is de verwezenlijking van deze "radicale veranderingen" door de regering op gang gebracht door de oprichting in 1973 van een "Royal Commission on Civil Liability and Compensation for Personal Injury" (2). Tot voorzitter werd Lord PEARSON benoemd, naar wie de Commissie gewoonlijk wordt genoemd. Deze commissie kreeg van meetaf een opdracht die verder reikt dan alleen maar het domein van de verkeersongevallen : ze moet de problematiek van de vergoeding van de persoonschade in het algemeen tot voorwerp van haar onderzoek nemen, en dit niet alleen vanuit aansprakelijkheids oogpunt. De onmiddellijke aanleiding tot de oprichting zou zelfs helemaal niets te maken hebben met het vraagstuk van de onvergoede verkeersslachtoffers, maar zou verband houden met de emotie die in die jaren in brede kringen gewekt werd naar aanleiding van het misvormd ter wereld komen van kinderen waarvan de moeders in de

.../...

der van het bestaande voorgesteld : aansprakelijkheid van de automobilist voor schade die veroorzaakt is door een defect aan het voertuig, schuldloze aansprakelijkheid van de bestuurder die een kind heeft aangereden, ongeacht de schuld van het kind ("voor wie het verkeer te ingewikkeld is") en de uitbreiding van de verplichte motorrijtuigenverzekering tot door de passagiers geleden schade (Society of Conservative Lawyers, Compensation for the Injured, s.l., s.d.). Alleen dit laatste punt werd verwezenlijkt (Motor Vehicles Passengers Insurance Act 1971).

- (1) D.R. HARRIS, "Analysis of the British Auto Accident Compensation System", in D.O.T., Comparative Studies in Automobile Accident Compensation, Washington, 1970, blz. 106.
- (2) Hierover : A. TUNC, "L'indemnisation des dommages corporels accidentels. Les lois nord-américaines et néo-zélandaise. Les commissions anglaise et irlandaise", in Rev. int. dr. comp., 1973, blz. 680.

loop van de zwangerschap bepaalde geneesmiddelen hadden genomen. De publieke opinie kon niet aanvaarden dat deze kinderen en hun gezinsleden van alle vergoedingsaanspraken moesten verstoken blijven¹ een beroep moesten doen op politieke middelen. Maar de commissie kwam vanzelfsprekend tegemoet aan veel bredere verzuchtingen. Want al genoot de bestaande pluraliteit van vergoedingsbronnen de steun van de verzekeraars, advocaten en syndicaten (die er de ene een belangrijke bron van inkomen en de anderen een vorm van macht over hun aangeslotenen in zagen), dan veroorzaakte ze niettemin de wrevel van veel slachtoffers en een zekere "moetheid" bij veel rechters. De commissie werd dus opgedragen te onderzoeken "in welke mate en hoe een overlijden, een letsel of een mindervaliditeit (die eventueel haar oorsprong vindt vóór de geboorte) vergoed moet worden, ongeacht of deze schade zich voordoet naar aanleiding van de arbeid, door een verkeersongeval, door de productie, de distributie of het gebruik van goederen of diensten, op plaatsen die aan het slachtoffer toebehoren of niet, of door welk handelen of niet-handelen ook, dat naar geldend recht alleen tot schadeloosstelling verplicht als een fout is vastgesteld" (1).

Men mag aannemen dat de leden van de Pearson-commissie onder de indruk kwamen van de geschriften van de in British Columbia docerende Brit ISON, die schoon schip wilde maken met de feutaansprakelijkheid, maar in dezelfde moeite ook met de bonte verscheidenheid aan specifieke vergoedingsbronnen (ziekten- en arbeidsongevallenverzekering, verscheidene aansprakelijkheidsverzekeringen....) (2).

Het eenheidsstelsel dat volgens ISON in de plaats moet komen, vergoedt de gevolgen van zowel ongevallen als ziekten, op een forfaitaire basis maar met afwijkingsmogelijkheid in individuele gevallen. Het foutbegrip dient op afstand gehouden, op gevallen van bedrog, opzet en zware schuld na, wil vermeden worden dat discussies over de ongevalsomstandigheden langs een achterpoort weer in het vergoedingsstelsel geraken. De financiering moet verlopen op een dubbel niveau : door bijdrageheffing naar het voorbeeld van de overige takken van de sociale zekerheid en door bijzondere heffingen ten laste van specifieke gevaars-

(1) A. TUNC, op. cit., blz. 681.

(2) T.C. ISON, *The Forensic Lottery. A Critique on Tort Liability as a System of Personal Injury Compensation*, Londen, 1968.

brennen, dit zijn personen of ondernemingen die activiteiten uitoefenen die aanleiding geven tot een meer dan normaal aantal ongevallen (de industrie, het verkeer) of ziekten (tabaksindustrie). De auteur laat zich voor de rest weinig gelegen aan de voor de hand liggende opwerping, dat een dergelijke verzekering duur miskeert uit te vallen : om te beginnen kan het fonds reeds voor een goed deel gespijsd worden met middelen die vrijkomen uit de afschaffing van het in zijn werking kostelijk gebleken aansprakelijkheidsrecht. Daarenboven liggen de voorziene vergoedingen beneden die welke het huidige recht toekent, en ook hierin ziet ISON geen bezwaar, maar alleen een logisch gevolg van het uitgangspunt van de gelijkbehandeling van gelijke noden. "To be sure, aldus zijn besluit, it is not difficult to conceive of situations in which someone would be better served by tort liability, for example, the widow of someone killed in circumstances in which a tort claim would succeed. But the purpose of the plan is not make everyone better off under every circumstance. The aim is to rationalize the system so that looking at the overall picture, the gaps, anomalies, inadequacies, inefficiency and waste can be reduced, and the measure of insurance protection extended" (1).

De Pearson-commissie heeft haar werk tot dusver vooral in stilte geleverd. Toch wordt van haar werkzaamheden een sluier gelicht in de laatste verschenen en door ROGERS bewerkte editie van "Winfield and Jolowicz on Tort". Over een groot deel van dit werk - dat deel namelijk dat de persoonsschade betreft - ligt de schaduw van de Pearson-commissie, aldus de auteur, die verder de invoering van een algemene en exclusieve volksverzekering tegen persoonlijke ongevallenschade, naar het model van de eerder besproken Nieuwzeelandse hervorming, "voor de niet al te ver verwijderde toekomst" in het vooruitzicht stelt (2). En met een zekere gelatenheid bereidt de auteur zijn lezers erop voor, dat deze editie van het bekende handboek over aansprakelijkheid wel eens de laatste in de lange reeks zou kunnen zijn. Ook HARRIS verwacht zich in de volgende tien of vijftien jaar aan ingrijpende wijzigingen. Immers : "there can be no rational justification for these distinctions, nor for the overlapping of the various forms of compensation available to the same person : the financial effect of the death, injury or

(1) T.C. ISON, *The Forensic Lottery*, blz. 78.

(2) W.V.H. ROGERS, *Winfield and Jolowicz on Tort*, Londen, 1975, blz. VII en 2-9.

disability on the victim and his family is the same, irrespective of the way in which it was caused" (1). Meerdere auteurs hechten veel belang aan de vaststelling, dat de Nieuw-zeelandse wetgeving in het verleden meermalen voor een hervorming in Groot-Brittannië model heeft gestaan (2).

(1) D.R. HARRIS, op. cit., blz. 107.

(2) C.S.S. LYON, op. cit., blz. 145; W.V.H. ROGBES, op. cit., blz. 9.

TWEEDE DEEL

BASISOPTIES VOOR EEN NIEUW VERKEERSONGEVALLENRECHT

181 Algemene inleiding

In deze verhandeling neemt dit tweede deel over basisopties een centrale plaats in, tussen het overzicht (in het voorgaand deel) van de modellen die in de geïndustrialiseerde wereld de vergoeding van verkeersschade beheersen en het aangeven (in het volgende deel) van de perspectieven voor een hervorming in België. Na het naast elkaar plaatsen van de verscheidene modellen kan immers niet onmiddellijk de stap gezet worden naar de uitstippeling van een eigen hervormingsvoorstel. Daartoe dient immers eerst een keuze gemaakt tussen de basismodellen en moet een gefundeerd inzicht worden verkregen in de beginselen die de concrete uitwerking van het verkozen model moeten schragen. De modellen onderscheiden zich van elkaar door een aantal basisopties, die thans tegen elkaar dienen afgewogen, waarna de voorkeur naar een bepaald model moet gaan. Daarbij gaat het in de eerste plaats om de optie : aansprakelijkheid of no-fault verzekering, maar ook om meer. Geen van beide begrippen duidt immers op een bepaalde techniek maar eerder op een beginsel waaraan op zeer uiteenlopende wijze gestalte kan worden gegeven. In dit deel wordt dus een antwoord gezocht op een aantal vragen waarover in elk geval duidelijkheid moet bestaan wil straks de hervorming van het Belgisch verkeersschaderecht op stevige grondvesten worden aangevat. Het materiaal voor het beantwoorden van die vragen wordt van twee kanten aangebracht. Vooreerst wordt geput uit de gegevens die door het rechtsvergelijkend en ten dele ook historisch onderzoek werden opgeleverd en waarbij thans minder naar de technische beschrijving van de regelingen wordt gezien dan naar de verantwoording ervan. Deze gegevens worden daarenboven verwerkt in een logisch en gestructureerd geheel, en daarbij wordt inspiratie gezocht bij de pogingen van een jonge maar reeds vrij sterk uitgebouwde rechtsleer om, ondermeer aan de hand van gegevens van niet strikt juridische aard, te komen tot een "theorie van het ongevallenrecht".

In de moderne rechtsleer duidt het begrip "ongevallenrecht" (droit des accidents, accident law) tegelijk op een aantal rechtsregels en op een bepaalde manier van bestuderen van deze

regels. Het materieel voorwerp van het ongevallenrecht vormen de bepalingen over de afwikkeling van schade die uit ongevallen is ontstaan. Hierbij dient zeker niet uitsluitend aan het aansprakelijkheidsrecht gedacht : enerzijds neemt deze schade tot voorwerp die duidelijk niet aan ongevallen is toe te schrijven (bv. uit onrechtmatige mededinging), en anderzijds wordt een zeer groot deel van de wel accidenteel veroorzaakte schade door de aansprakelijkheid niet bestreken, omdat ze is opgelopen in omstandigheden die niet op een schuldige schadeverwekker wijzen of door toeval of overmacht is veroorzaakt zonder dat door toepassing van een of ander risicobeginsel het bereik van de aansprakelijkheid tot dit domein is uitgebreid. Het ongevallenrecht neemt ook het verzekerings- en sociale zekerheidsrecht tot voorwerp, inzoverre deze op de vergoeding van ongevallen zijn gericht. De rechtsregels, gebaseerd uit verscheidene rechtstakken, worden door het ongevallenrecht, zoals gezegd, bekeken vanuit een bepaalde hoek.

Om te beginnen gaat het ongevallenrecht op zoek naar het onderlinge verband tussen in de loop van de geschiedenis los van elkaar ontwikkelde rechtsregelingen en gaat hun wederzijdse beïnvloeding na op het domein van de schadevergoeding dat hun gemeenschappelijk belangstellingspunt is. Maar ook en vooral wordt op een ander dan louter technisch vlak aandacht besteed aan de uiteenlopende beginselen die aan de regelingen ten gronde liggen en worden de verdiensten ervan getoetst met het oog op de uitstippeling van het ongevallenrecht voor de komende generaties. Daartoe zal tevens een beroep worden gedaan op gegevens van economische, psychologische, sociologische en criminologische aard, die de jongste jaren werden aangebracht als elementen in de algemene theorie van het ongevallenrecht.

Uit wat voorafgaat moge blijken, dat het de rechtsleer over het ongevallenrecht niet in de eerste plaats te doen is om het geven van technische beschrijving, maar om een beoordeling op hun waarde van soorten van oplossingen, met het oog op het voeren van bepaald beleid, in de zin aangegeven door ATIYAH, in de inleiding van zijn merkwaaardig boek : "this book is wider than the traditional torts book in that it is as much a book about the law as a book detailing the law. It attempts, in other words, not merely to expound the ways in which people may be compensated under the law, but also to provide a serious attempt to study and evaluate the policies which underlie the different compensation systems operating today" (1).

Dit deel bestaat uit twee hoofdstukken. Deze indeling ver-
antwoorden noopt ten dele tot een vooruitlopen op de verdere

(1) P.S. ATIYAH, Accidents, Compensation and the Law, London, 1970, blz. XIII.

inhoud. Aangezien in België, zoals ten andere in nagenoeg alle Westeuropese stelsels, de vergoeding op aansprakelijkheid rust, is het aangewezen in een afzonderlijk en voorop geplaatst hoofdstuk (VI) aandacht te besteden aan de verdiensten van de aansprakelijkheidsformule in het verkeer (zowel in haar subjectieve als in haar objectieve versie); dan moet blijken dat (a) de fout geen hechte grondslag meer biedt voor de verliesverschuiving in het verkeer en dus niet langer dienstig is als exclusieve verdeelsleutel van verkeersschade, wat in feite bijna overal elders werd erkend en leidde tot een objectivering; (b) dat nochtan ook een objectieve aansprakelijkheid geen eindoplossing is omdat aan elke toepassing van de aansprakelijkheidsformule wat de vergoedende functie betreft een aantal kwantitatieve en kwalitatieve beperkingen inherent zijn.

In een volgend hoofdstuk (VII) besteden we aandacht aan het alternatief : de no-fault first-party verzekering, een beginsel even algemeen als de aansprakelijkheid en waaraan opnieuw op zeer uiteenlopende wijzen vorm kan worden gegeven. Voor de concrete uitwerking dienen dus vragen beantwoord in verband met het toepassingsgebied van de verzekering, de ongevallenpreventie in no-fault verzekeringsverband, de organisatie van een rechtstreeks verzekeringsverband, de financiering, de schadeloosstelling voor zaak- en voor persoonsschade.

Het antwoord op die vragen moet het mogelijk maken twee van de drie resterende modellen te elimineren en moet de hoofdlijnen duidelijk maken van een hervormingsvoorstel naar het overblijvend model, van de uitstippeling waarvan in het volgend deel werk wordt gemaakt.

HOOFDSTUK VI : KRITIEK VAN HET FOUTCRITERIUM EN VAN DE AANSPRAKELIJKHEID IN HUN TOEPASSING OP HET VERKEER

182 In het algemeen. Indeling van het hoofdstuk

Dit hoofdstuk wil een overzicht geven van de traditionele kritiek die op onze dagen geleverd wordt op de toepassing in het verkeer van het foutcriterium en van de aansprakelijkheid. Men zal merken dat hier twee elementen (fout en aansprakelijkheid) naast elkaar worden genoemd, wat om een verantwoording vraagt. Daarvoor wordt best uitgegaan van wat heetonaal in het begin van deze verhandeling is gezegd over de dubbele gerichtheid van de aansprakelijkheid die tussen twee partijen een verliesverschuiving liet gebeuren volgens het criterium van de veroorzaking : een gerichtheid op de gelaedeerde om hem te vergoeden en op de schadeverwekker om hem te bestraffen en af te schrikken. In 1804 meende men de doelstellingen van vergoeding en van preventie te kunnen verenigen in de eenvoudige regel van de integrale vergoeding van de onschuldige door de schuldige. De fout werd dus centraal geplaatst en vormde de enige maar voldoende stevige grondslag voor de verliesverschuiving : het schuldcriterium kon immers tegelijk verantwoord worden vanuit het standpunt van de schadeverwekker in naam van de menselijke vrijheid als vanuit dat van de schadelijder in naam van de rechtvaardigheid. Aan de vrijheid van handelen moesten de perken worden gesteld van het sociaal toelaatbare, maar geen andere (element van de menselijke vrijheid); en er bestond geen middenweg tussen de belangen van een schuldige schadeverwekker en een onschuldig slachtoffer, dat dus in alle opzichten in de toestand diende gebracht waarin hij zonder foutief optreden van een derde zou hebben verkeerd (element van de vergeldende rechtvaardigheid).

In een eerste paragraaf wordt de deugdelijkheid nagegaan van de fout als grondslag voor een verliesverschuiving in het verkeer. Daarmee is echter niet alles gezegd. Naast de foutaansprakelijkheid hebben in de loop van de twintigste eeuw immers andere aan-

sprakelijkheidsformules vorm gekregen, die als toepassingen van de risico- of objectieve aansprakelijkheid worden aangeduid. Deze staat weliswaar looser van de fout, al kan ze deze niet helemaal buiten beschouwing laten, maar blijft binnen het denk kader van de aansprakelijkheid, die los van de verzekering het ongeval ziet als de uitsluitende zaak van de betrokken partijen en de verliesverschuiving laat verlopen langs het criterium van de veroorzaking.

Ons onderzoek mag zich dus niet beperken tot de vraag of de fout nog langer dienstig is als grondslag van de verliesverschuiving in het verkeer. Daarna dient nog de vraag gesteld naar de doelmatigheid van de instelling van de aansprakelijkheid als zodanig, in haar subjectieve maar ook in haar objectieve formulering. Haar werking wordt achtereenvolgens getoetst aan de twee doelstellingen die het recht over de vergoeding van verkeersschade moet nastreven : preventie (§ 2) en vergoeding (§ 3)(1). Als deze bilan negatief zal uitvallen, weten we eens en voor goed dat de oplossing niet dient gezocht in dezelfde richting (objectivering van de verkeersaansprakelijkheid) als door de rechtsstelsels van de ons omringende rechtstelsels.

Vooraf nochtans dit : de lezer moet zich niet verwachten aan een evaluatie die eenzijdig negatief zal uitvallen. Het is er ons integendeel vooral om te doen, uit te maken welke doelstellingen door de aansprakelijkheid goed en welke niet goed worden gediend, en in beraad te houden of en hoe deze doelstellingen, de eerste even goed, de tweede beter, door een no-fault verzekering kunnen worden gediend. En al zal de eindconclusie zijn dat de aansprakelijkheid niet langer dienstig is in het verkeer, althans niet ter vergoeding van persoonsschade, dan zullen tegelijk uit het falen van de aansprakelijkheid op

(1) Voor een analoge evaluatie op een breder vlak : D. SIMOENS, "Over de functies van de aansprakelijkheid in de hedendaagse samenleving. Bedenkingen bij een voordracht door A. Tunc", in Verz. W., 1977, blz. 315-318.

bepaalde punten en uit het slagen ervan op andere punten lessen worden getrokken die van nut zullen zijn voor het tweede hoofdstuk. Daarop zal dan aan het einde van het hoofdstuk in een kort besluit (§ 4) uitdrukkelijk worden gewezen.

§ 1. De waarde van het foutcriterium in het verkeer

183 Terugblik : verffijning of nithoiling van het foutbegrip

De keuze van de fout als grondslag voor de verantwoordelijkheid wordt traditioneel voorgesteld als een eis van vrijheid en rechtvaardigheid, en dit tweede beginsel legt op ook rekening te houden met de geringste fouten, omdat geen middenweg bestond tussen de belangen van een onschuldige schadelijder en een zelfs zeer licht schuldige schadeverwekker. Sedert het begin van deze eeuw legde de rechtspraak, meer bekomen en de passieve veiligheid van de schadelijder dan om de actieve veiligheid van de handelende persoon, een toenemende gestrengheid aan de dag bij de beoordeling van het gedrag van de schadeverwekker, in een streven naar verffijning van het begrip die moeilijk bewijsbaar is, maar die op gezag van auteurs als DE PAGE en DEKKERS mag worden aangenomen en die heger als de voornaamste uiting van de "socialisering" van de verkeersaansprakelijkheid is aangegeven (nr. 27)

Stroekt deze gestrengheid met de wet, dan verwekt ze toch een zekere wrevel, die m.b.t. de arbeidsongevallen in de decennia vóór de laatste eeuwende reeds aarzelend maar sedert de zestigerjaren m.b.t. de verkeersongevallen steeds luider wordt uitgesproken : een fouteaansprakelijkheid past in een maatschappij waar de kans op veroorzaken van schade geringer is dan in deze tijd, waarin de samenhang der dingen en de op-eenhoping van mensen eisen stelt, waaraan velen niet continu kunnen voldoen (1). In één trek met de ernstige fouten worden dan ook categorieën van gedragingen gesanctioneerd, waarvan de verwijtbaarheid moreel gesproken twijfelachtig is en die door een afkeurende rechtsleer eerder als fictieve fouten, theoretische fouten, als zelfs als "negligence without fault" werden aangeduid (2). "Ce qui frappe dans ces

(1) Aldus bv. B. WACHTER, "Van aansprakelijkheids- naar verkeersverzekering ? Of niet ?", in R.M.T., 1975, blz. 232.

(2) Zie over de "erosion of fault" : J. FLEMING, Introduction to the law of torts, Oxford, 1967, blz. 13; alsmede nr. 30

quasi-délits, aldus SAINT-JOURS, c'est le caractère obscur de la volonté indispensable à la notion de faute. On est en réalité en présence de risques par nature et de fautes par détermination de la loi" (1).

184 De verwijtbaarheid en de vermijdbaarheid van verkeersfouten

De vaststelling dat de foutstandaard moeilijk hanteerbaar is geworden op domeinen waar de mechanisering is doorgedrongen en zijn stempel op het samenlevingsverband heeft gedrukt, wordt op onze dagen vooral ten aanzien van de verkeersrechtpraak gemaakt, om te staven dat de fout geen hechte grondslag meer biedt voor een verliesverschuiving in het verkeer. De kritiek situeert zich op een dubbel niveau.

(a) Vooreerst wordt aangevoerd dat vele verkeersfouten moreel niet verwijtbaar zijn, wat het traditionele rechtvaardighedsargument op losse schreeven zet. Bij een groot deel van deze fouten zal er naar de huidige opvattingen wel schuld zijn in de civielrechtelijke en wellicht ook strafrechtelijke zin, zonder dat de overtreder op het menselijk vlak nochtans een moreel verwijt zal worden gemaakt. De automobilist die een ingewikkelde situatie verkeerd beoordeelt, de fietser die een oomblik met zijn gedachten bij werk of gezin verwijlt en de voetganger die de snelheid van een aanstormende auto onderschat, schieten moreel niet te kort. En als zij dat niet doen, is het geen eis van rechtvaardigheid om hen aansprakelijk te stellen.

een

Hierover BLOEMBERGEN : "Als men stelt, dat het eis van rechtvaardigheid is, dat degene die schuld heeft de schade draagt, moet men met schuld wel bedoelen : zedelijke schuld, morele verwijtbaarheid. Want als die zedelijke schuld ontbreekt, kan het misschien wel gewenst zijn om de schadeveroorzaker aansprakelijk te stellen, om bepaalde schadelijke gevolgen voor zijn rekening te laten komen; dat kan gewenst zijn, omdat op die wijze zo veel mogelijk schadelijke gevolgen voorkomen worden of omdat aldus bepaalde kosten aan bepaalde activiteiten worden toegerekend of omdat aldus de schade verplaatst

(1) Y. SAINT-JOURS, La faute dans le droit général de la sécurité sociale, Parijs, 1972, blz. 16.

wordt naar de personen die haar het beste kunnen dragen of wellicht om andere redenen. Maar de rechtvaardigheid, het beginsel, dat mens als zedelijk wezen verantwoordelijk behoort te zijn voor een zedelijk te kort schieten is bij het ontbreken van zedelijke schuld niet in het geding" (1).

(b) Met het voorgaande houdt verband, dat naar een fel verspreide mening het begaan van verkeersfouten in de huidige verkeerssituatie zwaarlijk gesproken niet volledig te vermijden is, ook niet door de bonne paternfamilias. Men toch veroordelen kan misschien ingegeven zijn door een sociale gezindheid ten voordele van het slachtoffer; maar het is goed in te zien dat deze beslissing dan niets te zien heeft met de menselijke vrijheid en wat de ongevallempreventie betreft evenmin zo doelstreffend is als algemeen wordt voorgehouden.

Vooral TUNC heeft telkens opnieuw, meestal n.a.v. rechterlijke beslissingen, gewezen op het onvermijdelijk karakter van veel verkeersfouten. Bekend zijn ondermeer de volgende passages van zijn hand. "A vrai dire la notion même de faute s'évanouit : comment qualifier de fautif le comportement qui est tous les jours celui de gens honnêtes, prudents, soucieux de leurs responsabilités ? Ce qui se produit, ce sont des accidents : des malheurs qui tombent sans qu'on les ait voulu et sans qu'on ait pu ou su les éviter. On sait bien que les risques d'accidents varient avec les tempéraments des conducteurs, les véhicules, les régions, les jours, les conditions atmosphériques : c'est qu'on est dans un monde tout différent de celui où chacun peut 'prendre ses responsabilités' et où, partant, l'idée de faute conserve sa valeur" en nog : "L'homme ne répond pas des événements qui, par leur force, sont au-delà de ses pouvoirs, mais il répond des accidents qui sont simplement statistiquement inévitables en raison de l'incapacité de l'homme à rester pleinement attentif durant des heures, à prévoir sur une auto-

(1) A.R. BLOEMBERGEN, "Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen te worden door een stelsel van verzekering ?", in H.N.J.V., 1967, blz. 38, nr. 19; Id., Naar een nieuw ongevalleerecht, Deventer, 1965, blz. 10; men leze ook : A. TUNC, "L'enfant et la balle. Réflexion sur la responsabilité civile et l'assurance", in J.C.P., 1966, I, nr. 1983 (n.a.v. de veroordeling door het Hof te Parijs van een kind, dat tijdens een balspel door naast de bal te trappen een keitje had doen opspringen dat zijn kameraadje aan het oog verwondde; het betrof volgens TUNC alleen "une maladresse accidentelle que nul n'aurait l'idée de lui reprocher sur un plan moral"; vanuit deze vaststelling

route ce que fera le conducteur qui est derrière lui ou celui qui est trois voitures devant et, en bref, à éviter tout ce qui peut se produire. On appelle fautes des comportements qui sont la simple manifestation de l'imperfection de l'homme, de sa faiblesse, des limites que sa nature apporte à ses forces nerveuses et psychiques" (1).

Samengevat luidt de kritiek dus : dat het hedendaagse verkeer aan de verkeersdeelnemers eisen stelt waaraan deze niet bestendig kunnen voldoen, zodat hun falen in sommige gevallen vanuit hun standpunt niet te vermijden is en hun dus ook niet kan worden verweten. Op slag vervalt dan ieder beroep op elementen als menselijke vrijheid en rechtvaardigheid ter verantwoording van een alleen op foutbeschouwingen gebaseerde verkeersaansprakelijkheid. Deze stelling kan worden bijgetreden, al valt ze natuurlijk moeilijk empirisch te bewijzen. Ieder zal wel enige individuele ervaring op dit stuk hebben.

Om het onvermijdelijk karakter van een groot aantal verkeersfouten te staven wordt soms verwezen naar de bevindingen van een aantal psychotechnische onderzoeken. Bekend is bijvoorbeeld een onderzoek dat op last van de Wereldgezondheidsorganisatie door NORMAN is ondernomen en waaruit moest blijken dat de gemiddelde automobilist één vergissing maakt per 2 afgelegde (Amerikaanse) mijl, en per mijl 20 beslissingen moet treffen en 200 waarnemingen doet (2).

In dezelfde richting wezen de resultaten van een onderzoek, uitgevoerd door het Amerikaanse Department of Transportation : in Washington D.C. - met een rationeel ontworpen infrastructuur - zou een goede bestuurder (die in de voorafgaande vier jaren geen ongeval heeft gehad) binnen het tijdsbestek

.../...

maakt de auteur een aantal lezenswaardige bedenkingen over de rol van aansprakelijkheid en verzekering); in dezelfde zin P. S. ATIYAH : "The fault principle is not a moral principle because a defendant may be negligent without being morally culpable" (op. cit., blz. 453).

- (1) Resp. : A. TUNC, Sécurité routière, nr. 38; Id., "Les problèmes contemporains de la responsabilité civile délictuelle", Rev. int. dr. comp., 1967, blz. 768, nr. 10; in dezelfde zin J. O'CONNELL : "Automobile accidents are the inevitable result of putting the power of hundreds of horses into frail human hands for use in a crowded and intractable world of snow or darkness or glare" ("Taming the Automobile", in U.N.Y.L. Rev. 1963, blz. 323).
- (2) L.G. NORMAN, Les accidents de la route. Epidémiologie et prévention, W.H.O., Genève, 1962.

van 5 minuten gemiddeld 9 vergissingen begaan van 4 verschillende types (1).

Het schijnig karakter van veel verkeersfouten en dus de noodzaak op zoek te gaan naar andere grondslagen van een verliesverschuiving in het verkeer wordt aangenomen door zeer veel auteurs, vooral in Europa, minder in de U.S.A., waar de kritiek op de strict liability meer op de nevenwerkingen dan op het uitgangspunt van de instelling sloeg (2).

185 Het onderscheid tussen fouten en vergissingen. De vraag naar de benaderegens van de schuld.

Om gedragingen aan te duiden die het geldend recht als schuldig laat doorgaan maar waarvan "menselijk gesproken" de verwijtbaarheid en zelfs de vermijdbaarheid twijfelachtig zijn, gebruikt de rechtsleer soms de term "vergissingen", ter onderscheiding van echte fouten. De beste omschrijving van de vergissing is opnieuw gegeven door TUNC : "il s'agit d'un compartiment théorétiquement regrettable, mais qui est d'une manière plus ou moins permanente celui de l'homme raisonnable dès qu'il agit (...) même si a posteriori une prudence extrême, une circonspection poussée, une habileté consommée auraient techniquement permis de les éviter" (3). Als de fout kan worden omschreven als "a departure from the behaviour that would characterize a reasonable man under

(1) Driver Behavior and Accident Involvement, D.O.T., Automobile Insurance and Compensation Study, Washington, 1971, blz. 178-179.

(2) Aldus bv. (naast de reeds eerder geciteerde A. TUNC en A.R. BLOEMBERGEN) voor ons land : J.L. DIERCKX de CASTERLE, "L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation" in J.T., 1965, blz. 573; S. FREDERICQ, "Nieuwe tendensen in de automobielverzekering in België", in Verzekeringen van vriendschap, Deventer, 1974, blz. 120; R. KRULTHOF, "Zal de burgerlijke verantwoordelijkheid inzake verkeersongevallen in Frankrijk afgeschaft worden ?", in R.W., 1964-1965, kol. 1996 voor de U.S.A.; R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection for the Traffic Victim, Boston, Toronto, 1965, blz. 21.

(3) A. TUNC, "Sur la responsabilité civile. Amères réflexions" in R.G.A.R., 1974, nr. 9353, 2de blz.

the circumstances", dan is er geen fout maar alleen een vergissing als vastgesteld wordt "only a departure from ideal or optimal behaviour, but which is a departure which is occasionally unavoidable for every reasonable man or even the most cautious one" (1). Bij nader toezien zal het dan gaan om onoplettendheden van een enkel ogenblik, om verstoordheden, om onbeheerste reacties op onvoorzienbare omstandigheden - toestanden waarbij het bewustzijn over het verkeerd handelen meestal ontbreekt, wat het geval niet meer is als de toestand langer duurt -, en "nothing but a technically faulty reaction often committed in the split second of the agony of collision" (2), en uitingen van de onvolmaaktheid van de mens, van zijn zwakheid en van de grenzen die de natuur zelf aan zijn lichamelijke en geestelijke krachten heeft gesteld.

Het criterium om vergissingen van fouten te onderscheiden is moeilijk algemeen te omschrijven. Het begrip van de vergissing zou niet helemaal samenvallen met dat van de culpa levissima, maar zich integendeel op een andere lijn bevinden. De culpa levissima verschilt hoogstens gradueel van de gewone schuld, de vergissing van haar kant ook principieel : de bestuurder die bewust en langdurig een snelheidsbeperking niet overschrijdt en een ongeval veroorzaakt maakt zich schuldig aan een culpa levissima; de bestuurder die plots geconfronteerd wordt met een hindernis en deze poogt te ontwijken door het stuur om te gooien in plaats van hard te remmen, heeft in deze gedachtengang wellicht een vergissing begaan maar zeker geen fout, zelfs niet de lichtste (3).

Door PENNEAU is een merkwaardige poging ondernomen, om ditmaal m.b.t. de beroepsaansprakelijkheid van geneesheren, het

-
- (1) A. TUNC, "Fault : a common name for different misdeeds", in Tul. L. Rev., 1975, blz. 280.
 - (2) A. EHRENZWEIG, Fall Aid Insurance for the Traffic Victim, Berkely, Los Angeles, 1954, blz. 3.
 - (3) A. TUNC en J. LEAUTE, "Les frontières de la répression en matière d'imprudence", in Les frontières de la répression, Brussel, 1974, I, blz. 46.

criterium te omschrijven dat moet toelaten fouten sensu stricto van loutere vergissingen te onderscheiden (1). Voorzeker sort hij een aantal kenmerken op die meestal wijzen op het bestaan van ofwel een fout, ofwel een vergissing, maar die -- gelet op het voorkomen van uitzonderingen -- niet sterk genoeg zijn om het onderscheid te schragen. Zo zullen fouten dikwijls een beslissingselement insluiten, terwijl vergissingen meestal door een kortstondigheid worden gekenmerkt, die geen bewust-beslissing mogelijk maakt (el kan een onopzettendheid bijvoorbeeld wel het gevolg zijn van een vernoodheid, en dese weer het gevolg van de beslissing, een bepaalde afstand in één trek af te leggen). Zo ook zal de fout meestal bestaan in het overschrijden van een afgelijnde regel, terwijl de vergissing dikwijls neerkomt op een verkeerde beoordeling of gedraging los van een nauwkeurige gedragsregel.

Slotom van de auteur lijkt te zijn dat geen algemeen geldend onderscheidingscriterium kan worden gegeven. Wel kan worden uitgegaan, op voorwaarde dat ze goed wordt begrepen, van de aloude formule van de bonus pater familias, waarbij fout voorhanden is als de gestelde handeling niet overeenstemt met die van een normaal voorzichtig en vooruitziend mens, geplaatst in dezelfde concrete omstandigheden, met dien verstande evenwel dat de standaard met meer gezond verstand en werkelijkheidszin wordt toegepast dan door de hedendaagse rechtspraak en met name dat de gestrengheid niet tot het uiterste wordt doorgetrokken.

Het is duidelijk dat het trekken van de lijn tussen fouten en vergissingen, en tussen vergissingen en gebeurtenissen die overmacht uitmaken te maken heeft met bijzonder intrigerende vraag naar de "benedengrens van de schuld", waaraan een afzonderlijke verhandeling kan worden gewijd. Ons komt het voor dat op die vraag geen antwoord kan worden gegeven op een algemeen of theoretisch vlak, maar wel op een praktisch en functioneel niveau, in het licht van de objectieven die men met het in aanmerking nemen van fouten met het oog op aansprakelijkheid wil bereiken. Een van die objectieven is de vergoeding van slachtoffers, en het is duidelijk dat als dit doel langs een andere weg (door verzekering) wordt bereikt, de druk op de rechtspraak minder sterk wordt om gedragingen als schuldig te beschouwen. Een ander objectief is ontmoedi-

(1) J. PENNEAU, *Faute et erreur en matière de responsabilité médicale*, Parijs, 1973, nr. 201-256, blz. 155-172.

ging van gevaarlijk gedrag, en als vele vergissingen in foute niet te vermijden zijn is het de vraag (waarop straks wordt ingegaan), of een preventiebeleid op het zich voordoen van dergelijke beslissingen wel vat kan hebben.

In een aantal Franse verhandelingen wordt ervoor gepleit, geen tot het uiterste doorgetrokken gestrengheid aan de dag te leggen, op grond van argumenten die in hun algemeenheid ook voor de verkeersaansprakelijkheid lijken te gelden.

"Lorsqu'une inaptitude psychologique est commune à l'ensemble des individus, il serait plus nuisible qu'utile de juger illicite le comportement qui en résulte car ce serait, ainsi qu'on l'a vu, détourner tous les hommes d'entreprendre une activité quelconque, résultat assurément pire que les inconvénients inhérents à ces activités", aldus DEJEAN de la BATIE, en in dezelfde zin GEMMETTE : "Qu'est-ce, en effet, que la faute la plus légère, sinon, souvent, ce fait imprudent sans doute, mais si légèrement qu'on le voit sans cesse commettre par tous les hommes de prudence moyenne sans préjudice aucun, à tel point que de prime abord, l'accident, quand il survient, semble se rapprocher plus du cas fortuit que de la faute ?" (1).

Intussen dient erop gewezen dat voor een onderscheid tussen fouten en technische vergissingen geen plaats¹⁵ in het geldend recht. "Toute erreur constitue assurément une faute et si la faute la plus légère peut engager la responsabilité, il en est de même pour l'erreur la moins grave", aldus een samenvatting door DALCQ van de klassieke leer, die weigert af te stappen van een monolytisch foutbeeld (2).

(1) J. DEJEAN de la BATIE, Appréciation in abstracto et appréciation in concreto en droit civil français, Parijs, 1965, blz. 134; T. GEMMETTE, Essai sur les rapports de l'élément matériel et de l'élément intentionnel dans la responsabilité civile, Parijs, 1902, blz. 75.

(2) R.O. DALCQ, Traité, I, nr. 266 bis; in een enkel geval voelde de Correctionele rechtbank te Bergen zich nochtans geroepen "de juger humainement les choses humaines" en omschreef ze een verkeerde berekening van een ingenieur als een vergissing die niet tot veroordeling moest leiden (Co.r. Bergen, 22 juni 1965, J.T., 1966, blz. 95, met noot R.O. DALCQ; R.G.A.R., 1965, nr. 7487).

§ 2. Toetsing van de aansprakelijkheid op haar preventieve werking

186 Het traditionele argument van de preventieve werking van de aansprakelijkheid

Als een van de hoofdverdiensten van de aansprakelijkheid wordt traditioneel vermeld, dat ze een preventieve werking uitoefent : door de verkeersdeelnemers het vooruitzicht te geven schade aan derden te moeten vergoeden, geeft ze hun een financieel belang bij het vermijden van ongevallen en strekt ze tot ontmoediging van gevaarlijk verkeersgedrag.

Het goldof in deze preventieve werking is bijzonder sterk : de pioniers van de no-fault beweging is in alle landen van nootaf voor de voeten geworpen, dat het loslaten van de foutaansprakelijkheid neerkwam op het prijsgeven van de sterkste prikkel tot ongevalloosvermijding, zodat alleen reeds om die reden de stap van foutaansprakelijkheid naar no-fault verzekering niet te zetten was. Het lijkt immers, zo luidde de kritiek, dat de verkeersdeelnemers niet strenger tot voorzichtigheid kunnen worden aangespoord dan door het vooruitzicht bij de lichtste fout de volle last van de aangerichte schade te moeten dragen.

Het verweer werd vaak patetisch verwoord : "no-fault plans simply make it easier to kill and to maim", aldus een kritiek n.a.v. de invoering van de nieuwsoortige verzekering in Massachusetts, en het Tunc-project kreeg te horen "qu'il ferait régner sur les routes la loi de la jungle" (1). Velen namen in het bijzonder aanstoot aan de gelijkschakeling inzake vergoeding van schuldigen en onschuldigen, eens de foutstandaard

(1) Resp. : J. GHIARDI en J. KIRCHER, "Automobile Insurance. An Analysis of the Massachusetts Plan", in *Syr. L. Rev.*, 1971, blz. 1143; R. RICHARD, "Contre le projet de réforme supprimant la notion de responsabilité civile en matière d'accident de la circulation", in *Le Monde*, 10 april 1965, blz. 20.

uit het verkeer zou zijn gebannen (1).

De voorstanders van no-fault ideeën konden tegenover het argument, dat het loslaten van de schuldaansprakelijkheid onvoorzichtigheid en lichtzinnigheid in de hand zou werken, twee houdingen aannemen. Ze konden zich ermee vergenoegen aan te tonen, dat de beweerde preventieve werking van de foutaansprakelijkheid in de gegeven omstandigheden meer schijn dan werkelijkheid was, en dat het preventief doel weinig of niets te verliezen heeft bij de overgang naar een no-fault stelsel. Ze konden echter ook uit het falen van de foutaansprakelijkheid lessen trekken en op grond van nieuw verkregen inzichten alternatieven ontwerpen waarvan wel een gunstige weerslag op het ongevallental kan worden verwacht, zodat - in strijd met een eerste indruk - met een op dit cruciaal punt nauwkeurig ontworpen no-fault stelsel, de verkeersveiligheid meer gediend kan worden dan met de foutaansprakelijkheid, zoals ze op onze dagen in verkeerszaken reilt en zeilt.

Onze houding ligt dichterbij de tweede opvatting. De vraag of een verandering van vergoedingsstelsel een weerslag heeft op het zich voordoen van ongevallen dient immers ernstig genomen: preventie, vergoeding en herstel liggen inderdaad op één lijn en de totale som aan ongevallenleed dient in de eerste plaats verminderd door de ongevallen zelf te laten afnemen in aantal en ernst en pas daarna door de gevolgen van overkomen ongevallen voor de slachtoffers lichter om dragen te maken.

Dat van de aansprakelijkheid een preventieve werking uitgaat kan niet zonder meer worden ontkend. Het komt er dus op aan, orde op zaken te stellen en te peilen naar de juiste waarde van preventie-argumenten die nu eens tegen, dan weer voor de aan-

(1) "C'est enfin de réparer le préjudice du chauffard ou de l'ivrogne au volant qui sera indemnisé des blessures qu'il se cause à l'occasion d'un accident mortel d'un enfant, qu'on baisse le montant de l'indemnité qu'auraient reçu les parents" (Le Barreau de Paris, in Dr. soc., 1967, blz. 115).

sprakelijkheidzinsetting worden ingeroepen. Daarvoor moeten we eerst een beeld krijgen van de plaats en het belang in het geheel van een preventiebeleid, van het preventiemiddel dat in de aansprakelijkheid gestalte krijgt, nl. de preventie door afschrikking, door dreiging met een burgerlijke straf (A). Daarna kan in een juist perspectief de preventieve werking van de aansprakelijkheid worden getoetst (B).

A. Situering van de preventie door foutbestraffing. Crimine-
logische gegevens

187 In het algemeen

De steeds opnieuw herhaalde bewering dat de aansprakelijkheid een o vervangbaar middel is tot ongevallenvoorkoming steunt op twee veronderstellingen die best gescheiden worden behandeld en beoordeeld. Vooreerst is er het geloof dat de verkeersdeelnemers van lichtzinnigheid en onvoorzichtigheid worden afgehouden door dreiging met een veroordeling tot schadevergoeding, dus door het vooruitzicht van een foutbestraffing - een vorm van "preventie door afschrikking" die de civielrechtelijke aansprakelijkheid gemeen heeft met de strafrechtelijke aansprakelijkheid. Maar aan dit geloof gaat nog een andere veronderstelling vooraf : dat ongevallen best worden vermeden door de inspanningen inzake preventie te richten op de verkeersdeelnemers, dus op de menselijke factor in de veroorzakingsketen van het ongeval. Beide veronderstellingen, die zich op een verschillend niveau bevinden, worden hierna getoetst, en wel in omgekeerde volgorde omdat de tweede logisch vóór de eerste komt.

188 Het belang van de menselijke factor in de veroorzaking van een ongeval : paradoxale bevindingen

Traditioneel wordt ervan uitgegaan dat het verkeersgedrag beïnvloed wordt door de factoren weg, voertuig en mens, en dat het verkeersongeval als tragische episode in het verkeersgedrag zijn wortel heeft in dezelfde drie factoren (1).

(1) Aldus bv. R.J. POTE, "Repressie en verkeersveiligheid", in T.A.V., 1972, blz. 41.

Aan het begin van een onderzoek naar de preventieve werking van de foutaansprakelijkheid, ligt dan ook de vraag voor de hand naar het belang van de menselijke factor - waarop door de aansprakelijkheid kan worden ingewerkt - ten overstaan van de andere factoren waardoor het ongevallental wordt gedetermineerd. Hoe groter dit belang, hoe hoger de kans dat het aantal ongevallen door de verandering van ver-
goedingsstelsel wordt bereerd. Nu blijkt op dit punt het gevaar voor misverstand bijzonder groot te zijn, omdat naar-
gelang het standpunt dat wordt ingenomen paradoxale bevin-
dingen worden aangetroffen.

Men kent het soort statistieken dat voortgaande op de ver-
keersrechtspraak of op vaststellingen van de politie, de verkeersongevallen voor 80 tot 90 % toeschrijft aan een mense-
lijk felen, voor 5 tot 10 % aan gebreken van het voertuig en voor nog minder aan de onaanangepastheid van de weg. Een aan-
tal auteurs waarschuwen voor een verkeerde interpretatie van deze cijfers, die zouden doen besluiten dat de volle inspan-
ningen om te komen tot een vermindering van het aantal onge-
vallen op de mens in het verkeer dienen gericht, eerder dan op een verbetering van de wegen of de voertuigen (1). De
heersende rechtspraak, meestal voortgaande op vaststellingen van de politie, aanziet in de regel de weg en het voertuig als goed geconstrueerd, en wijkt daarvan slechts af als tijdelijke eigenschappen van de weg of het voertuig een uit-
gesproken gevaar hebben geschapen : zo bijvoorbeeld als de weg is stuk gevoren of gaten vertoont, of als het voertuig technische gebreken heeft. In alle andere gevallen "heeft de

(1) A. LEROY, "La sécurité routière : devoir social", in Rev. Inst. Soc., blz. 647; A. TUNC en J. LEAUTE, "Les frontières de la répression en matière d'imprudence", in Les frontières de la répression, Brussel, 1974, I, blz. 42; ongenanceerd : M. GOOR, "De verzekering in dienst van de veiligheid", in Auto en Leven, Brussel, 1968, blz. 193.

mens alleen de fout begaan" (1). Het is verre van zeker dat door statistieken en beschouwingen van die aard het belang van de menselijke factor in de veroorzakingsketen juist wordt weergegeven. Het is immers duidelijk dat op die manier uit het oog wordt verloren dat deze drie factoren een samenhangend geheel uitmaken, waarbinnen een evenwicht moet bestaan tussen de mens en zijn omgeving. Wordt het evenwicht tussen deze elementen verstoord, dan verschijnt de mens als de "gemakkelijk te beschuldigen weggebruiker", omdat hij alleen binnen de complexe situatie als redelijk wezen de mogelijkheid bezat om zich aan de weg en aan het voertuig aan te passen (2).

In dit verband dient melding gemaakt van een onderzoek, verricht door de Franse Organisation Nationale pour la Sécurité Routière (O.N.S.E.R.), die bij statistieken zo- als die welke hierboven zijn aangehaald, volgende bedenkingen maakt: "les pourcentages varient volontiers d'un orateur à l'autre. Aucun n'est tout à fait faux. Mais ce qui est faux c'est de vouloir faire tenir la vérité dans un seul chiffre et dans une seule notion. La vérité c'est au contraire la complexité. C'est le résultat d'une chaîne d'événements, souvent longue, dont une partie des maillons constitue des conditions nécessaires et l'autre partie des facteurs aggravantes" (3).

Na het voorbeeld te hebben gegeven van een ongeval dat het leven kostte aan een jonge bestuurder die, licht beschonken na een zakendiner en zich haastend voor een afspraak, met zijn windgevoelige en slecht onderhouden wagen, waarvan de banden lichtjes afgesleten waren en de veiligheidsgordels niet deskundig aangebracht, op een kronkelende en drukbereden weg met een verouderd wegdek, iets te snel rijdt, door het blokkeren van de remmen in een bocht tegen een boom rijdt die op anderhalve meter van de rand van het wegdek stond, en die lang op de komst van de hulpdiensten heeft moeten wachten, merkt het rapport op: "Tout accident a bien des causes. Et il appartient à la justice, au moins au niveau des responsabilités civiles, d'établir des responsabi-

-
- (1) R.J. POTE, "Preventie van lichamelijke schade bij verkeersongevallen", in Vervolmakingscyclus voor verzekeringsagencyskude, nr. 14, Antwerpen, Gent, Leuven, 1975-1976, blz. 43.
 - (2) R. DIELEMAN en J. VAN DAMME, Menselijke fouten in verkeersongevallen, S.F.V.W., Brussel, 1972, z.p. (gest.).
 - (3) O.N.S.E.R. - Actualités, Accidents: qui est vraiment responsable?, nr. 40, 1973.

lités. Mais on voit bien qu'en termes de lutte pour l'amélioration de la sécurité, ces considérations de responsabilité sont dénuées d'intérêt. Il ne s'agit pas de savoir, à qui la faute, mais : quoi faire ?" Men kent niet, aldus het rapport, het aantal ongevallen waarvoor de weginfrastructuur "verantwoordelijk" is, maar men weet uit onderzoeken dat de herinrichting van gevaarlijke kruispunten gemiddeld 70 % van de ongevallen op die punten uitschakelt. Men weet niet voor hoeveel ongevallen het voertuig "verantwoordelijk" is, maar men weet uit ervaring dat het dragen van veiligheidsgerieks door alle inzittenden het aantal dodelijke slachtoffers voor deze categorie met de helft vermindert. Veelzeggend is dan ook het besluit van het rapport : "que ce n'est en tout cas pas en se penchant sur le problème de la responsabilité des divers intervenants en matière d'accidents que l'on fera avancer la question" (1).

Een ganz ander beeld wordt verkregen indien niet wordt uitgegaan van een enge causaliteitsopvatting, ingegeven door de verkeersrechtspraak die aan een bepaalde aansprakelijkheidsvisie is gebonden, maar van de bij het voeren van een preventiebeleid veel belangrijker vraag, op welke van de factoren het doeltreffendst wordt ingewerkt. Bij het beantwoorden van deze vraag dient rekening gehouden met de bevindingen van een aantal Amerikaanse onderzoeken. Vooral sedert het begin van de zestiger jaren is de overheid zich aldaar gaan bezighouden met verkeersongevallenpreventie, en werden geldmiddelen ter beschikking gesteld die door de beleidsvoerders zo efficiënt mogelijk dienden aangewend. Van daar de noodzaak in de planning prioriteiten te voorzien, gebaseerd op empirische bevindingen inzake de doeltreffendheid (2).

(1) Ock M. ROCHE noemt het een vals probleem, te weten welke factor het "belangrijkst" is ("Pédagogie de la conduite et sécurité routière", in L'automobile, phénomène économique et social, Centre ét. probl. soc. auton., U.L.B., Brussel, 1964, blz. 1.

(2) Over dit "economisch" uitgangspunt : M.C. BEESLY en T.C. EVANS, "Costs et avantages des mesures de sécurité routière", in Rapport de la neuvième table ronde d'économie des transports, Parijs, 1970, blz. 1-93; J. VREBOS, Safety Priorities of the Future. For a Rational Approach of the Road Safety Problem, Washington, 1972, blz. 193-202, (gest.).

Traditioneel wordt daarbij uitgegaan van een schema, dat naast de drie klassieke factoren (verkeersdeelnemer, infrastructuur en voertuig) ook het ogenblik in aanmerking neemt waarop op elk van deze factoren kan worden ingewerkt. Zo onderscheidt men : (a) de fase vóór het ongeval, waarin het ongeval nog kan vermeden worden; (b) de fase van het ongeval zelf, lopende vanaf het ogenblik dat het ongeval onvermijdelijk is tot het optreden van de onmiddellijke gevolgen, waarin de inspanningen dienen gericht op het beperken van de schade; (c) de fase na het ongeval, waarin de uitbreiding van de schade kan worden tegengegaan. Hieruit blijkt dat de doelstelling van het preventiebeleid niet in de eerste plaats is : te voorkomen dat ongevallen gebeuren, maar wel : te bereiken dat de ongevalsschade zo laag mogelijk gehouden wordt, wat kan bereikt worden door in te grijpen, niet alleen in de precrash-, maar ook in de crash- en postcrash fasen. "The single most important point is, aldus dan ook HADDON, that the priorities must be based on their effectiveness in reducing the end-results in damage, not necessarily on preventing the initiation of the events themselves" (1). Deze "loss-centered approach" vraagt dus ook aandacht voor "other than pre-event counter-measures".

Een grondige poging om, in een zo breed mogelijk perspectief, te komen tot het bepalen van de prioriteiten die voor de doeltreffendheid van het preventiebeleid dienen nageleefd, is aan het einde van de zestiger jaren ondernomen door het Amerikaanse Department of Transportation, in het kader van de reeks onderzoekopdrachten die haar door president Johnson waren opgedragen met het oog op de invoering van de no-fault verzekering. Bij wijze van besluit komen KLEIN en WALLER; aan wie de leiding van het onderzoek was toevertrouwd, tot het bepalen van deze voorrangsorte : (a) voorrang dient gegeven aan verbeteringen in het ontwerpen en bouwen van wagens; (b) op de tweede plaats moeten de hulpdiensten beter georganiseerd worden; (c) ten derde dient de nodige aandacht besteed te worden aan veranderingen in de

(1) W. HADDON, A Logical Framework for Categorizing Highway Safety Phenomena and Activity, Rotterdam, 1970, blz. 2; voor meer details : D. BOODMAN, "Safety and Systems Analysis, with Applications to Traffic Safety", in Law Cont. Probl., 1968, blz. 489; B.F. COLLIER, "Modeling the Traffic Safety System", in Acc. An. Prev., 1969, blz. 169-170.

wegeninfrastructuur; (d) op de laatste plaats moeten inspanningen gericht op verandering in het rijgedrag (1). Hieruit blijkt dat in naam van de doeltreffendheid de inspanningen voor een groot deel dienen verschoven van de pre-crash naar de crash en postcrash fasen, en dus minder dienen gericht op het laag houden van het aantal ongevallen dan op het laag houden van de gevolgen ervan. Deze vaststelling werpt een licht op de plaats van de foutaansprakelijkheid als middel tot ongevellenvermindering, in het geheel van de elementen waarop voor het voeren van een preventiebeleid kan worden ingewerkt. In de classificatie van KLEIN en WALLER komt ze pas op de vierde plaats, als middel tot beïnvloeding van het verkeersgedrag.

Intussen kan als besluit gelden, dat in de recente literatuur over verkeersongevallenpreventie een stroming bestaat om, gezien het feit dat foutief verkeersgedrag - anders dan de officiële statistieken laten uitschijnen - slechts zelden de enige "oorzaak" van het ongeval is en in elk geval moeilijk van andere factoren kan worden geïsoleerd, en in de mate dat het kan worden geïsoleerd dan nog eerder moeilijk te corrigeren is, de beleidvoerders aan te bevelen minder aandacht, tijd en geld te besteden aan het oplossen van de aansprakelijkheidsvraag dan aan het aanpassen van het kader waarin het verkeersgedrag plaatsvindt, in die zin dat de kans op menselijke vergissingen zoveel mogelijk wordt uitgeschakeld en de gevolgen ervan minder ernstig worden gemaakt. De eerste opdracht lijkt dus wel te zijn "wegen te bouwen voor domme mensen", of nog : "d'agir d'abord pour modifier

(1) D. KLEIN en J. WALLER, "Causation, Culpability and Deterrence in Highway Crashes", in D.O.T., Automobile Insurance and Compensation Study, Washington, 1970, blz. 240; vgl. de prioriteiten gesteld door de Nixon-administratie : (1) administrative and organizational elements, (2) major techniques of highway safety en (3) essential supporting services (comm. : J. VREBOS, op. cit., blz. 201).

non pas les hommes qui contrôlent les situations, mais les situations elles-mêmes" (1). Een acrobaat wordt beter tegen ongevallen beschermd door een vangnet onder zijn touw te hangen, dan door hem steeds opnieuw in te prenten vooral het evenwicht niet te verliezen.

189 Het belang van de menselijke factor in de veroorzaking van een ongeval : het juiste standpunt

Uit wat voorafgaat, blijkt een paradox te bestaan tussen het overwegend belang dat door de traditionele verkeersrechtspraak gehecht wordt aan het menselijk optreden in het ongevalsgebeuren en het slechts ondergeschikt belang dat daaraan op het vlak van de beleidsvoering wordt toegekend in vergelijking met maatregelen van technische preventie. Hieruit mogen geen verkeerde besluiten worden getrokken. Onderzoekingen zoals die van KLEIN en WALLER werden, vanuit een welomschreven oogmerk gevoerd, dat niet samenvalt met het belangstellingspunt van dit proefschrift. Ze wilden nagaan hoe geldmiddelen op de meest efficiënte manier door de overheid dienden besteed bij het voeren van een politiek van ongevallenpreventie, en behandelden dus het economisch probleem van de maximale bevrediging van de behoefte aan veiligheid in het licht van beperkte middelen. Deze middelen zijn beperkt, zodat in het privaat wegverkeer een graad van absolute veiligheid niet binnen de mogelijkheden lijkt te liggen. Hieruit volgt dat het verkeersgedrag zich steeds zal aan te passen hebben aan de omgeving waarin het zich afspeelt, en dat een evenwicht dient nagestreefd tussen technische en menselijke preventie, die zich bevinden op verschillende niveaus. Door maatregelen van technische preventie wordt alleen het punt verschoven waarop dit evenwicht dient bereikt.

(1) Resp. : R.J. POTE, Repressie en verkeersveiligheid..., blz. 4-6; M. ROCHE, "Les facteurs humains de l'accident routier", in Rev. int. pol. crim., 1968, blz. 64.

190 Het inwerken op de menselijke factor : meerdere prikkels tot voorzichtigheid

De menselijke factor blijft dus belangrijk voor het voeren van een preventiebeleid. Nu wordt op dit punt door tegenstanders van no-fault verzekeringen vaak uit het oog verloren, dat er prikkels tot voorzichtigheid bestaan die veel en veel krachtiger zijn dan het vooruitzicht van een al bij al zeer onwaarschijnlijke financiële sanctie : er is de drang naar zelfbehoud, de vrees door lichtsinnigheid andermans leven, gezondheid of goederen op het spel te zetten, de angst nooit te vergeten een kind overreden te hebben, het menselijk opzicht, tijdverlies of administratieve rompslomp, de kans op ontslag of andere onaanvaardigheden in de arbeidsverhoudingen, sociale, ethische en religieuze overwegingen en de daarin wortelende verantwoordelijkheidszin, de vrees voor straisancties of voor intrekking van het rijbewijs (1). De zwaarste straf voor het ongeval blijft het ongeval zelf. In het verkeer staat op onvoorzichtigheid nog steeds de doodstraf, aldus WACHTER, en in dezelfde lijn FAGNART : "celui qui ne songe pas à l'accident possible, ne songera pas d'ailleurs à une jurisprudence sévère pour les victimes" (2). Uit deze opsomming is vooral het belang van de verantwoordelijkheidszin te onthouden : dat de inspanningen die de verkeersdeelnemers tot voorwerp hebben allereerst op de opvoeding en de ontwikkeling van deze verantwoordelijkheidszin dienen gericht, mag als vaststaand worden beschouwd. Preventie

(1) Hierop wordt terecht gewezen door : R. KRUIJTHOF, "Zal de burgerlijke verantwoordelijkheid inzake verkeersongevallen in Frankrijk afgeschaft worden ?", in R.W., 1964-1965, kol. 2009; W. VAN GERVEN, "De invloed van de verzekering op het verbintenissenrecht", in R.W., 1962-1963, kol. 788, nr. 17.

(2) Resp. B. WACHTER, "Van aansprakelijkheids- naar verkeersverzekering ? Of niet ?", in R.W., 1975, blz. 233; J.L. FAGNART, Eamen de la jurisprudence concernant la responsabilité civile, Brussel, 1976, nr. 25, blz. 31.

door foutbestrafning zal zinvol zijn als ze bijdraagt tot aanscherping van dit verantwoordelijkheidsbesef.

Bij wat voorspelt hoort een belangrijke bemerking : de natuurlijke prikkels tot voorzichtigheid, andere dan de dreiging met foutbestrafning, werken veel sterker voor persoons- dan voor zakschade. Het veroorzaken van lichte blik-schade bijvoorbeeld, waar niemand getuige van is (zoals door het rammen bij een parkeermansoeuvr van een gestationeerd voertuig), roept bij sommigen weinig innerlijke weerslag op. Bij de uitstippeling van een hervormingsvoorstel verdient het dan ook aanbeveling vanuit het standpunt van de preventie zaak- en persoonschade afzonderlijk te behandelen.

191 Het inwerken op de menselijke factor : enkele criminologische gegevens over preventie door foutbestrafning

De civielrechterlijke aansprakelijkheid, zo is hoger gezegd, wil preventief werken door de verkeersdeelnemers te bedreigen met foutbestrafning (*la peine privée*); deze vorm van preventie heeft ze gemeen met de strafrechtelijke aansprakelijkheid, zodat het voor de hand ligt bij het beoordelen van de doelmatigheid van de foutbestrafning gegevens te halen uit wat de criminologie te vertellen heeft over de verkeersdelinquentie en over de middelen tot bestrijding ervan. Toch kan in deze verhandeling niet uitvoerig op criminologische aspecten worden ingegaan. Dit zou ten andere moeilijk zijn, omdat het domein van de verkeersmisdrijven, zoals dat van de onopzettelijke misdrijven in het algemeen, in die wetenschap nog grotendeels onontgonnen is en zich eerder aan de rand bevindt van de traditionele criminologische belangstelling. Toch kunnen met voldoende zekerheid een aantal vaststellingen worden gedaan, die straks van pas zullen komen om  erst de preventieve werking van het geldend recht te evalueren, en daarna mechanismen te ontdekken die, eventueel in een no-fault verzekeringsverband, met meer kans op succes deze doelstelling zullen nastreven.

Insake verkeersdelinquentie lijkt in de criminologie algemeen aanvaard dat op het vlak van de speciale preventie - dus ter voorkoming van recidive - niet alle heil verwacht mag worden van de klassieke foutbestrafning door maatregelen als het opleggen van een geldboete of gevangenisstraf of het intrekken van het rijbewijs (1). Het ondergaan van deze straffen blijkt niet veel invloed te hebben op het verkeersgedrag nodien en vermindert slechts in geringe mate de recidivekansen.

In dit verband hebben vooral de onderzoeken van de Engelman WILLETT school gemaakt. Na reeds in 1964 vraagtekens te hebben geplaatst achter de stelling dat verkeersdelinquenten na een eerste inbreuk en daaropvolgende straf niet geneigd zouden zijn dezelfde inbreuk een tweede maal te plegen (2), richtte hij in 1973 zijn volle aandacht op de speciaal-preventieve werking die uitgaat van strafmaatregelen, opgelegd naar aanleiding van volgende misdrijven : onopzettelijke doodslag, rijden onder invloed, vluchtmisdrijf, nalating een verzekering af te sluiten en rijden zonder rijbewijs (3). Zijn bevindingen waren ontgoochelend: de onderzochte groep verkeersdelinquenten kwam hem voor als "a group of people passing through a process that impinged on them as an irritant world, but which had little or no constructive influence for good", en hij kon niet anders dan besluiten dat "none of the existing forms of treatment can claim to be efficient in preventing recidivism, especially when the offenders were poor risks in the first place" (4).

Over het algemeen worden verkeersmisdrijven, en dan vooral degene die bestaan uit inbreuken op de algemene plicht van voorzichtigheid en voorzorg, door de openbare opinie niet

-
- (1) Aldus o.m. de besluiten van : J. VAN KERCKVOORDE, Doeltreffendheid van straffen, opgelegd aan verkeersdelinquenten, Leuven, 1974, blz. 37; R.J. POTE, "Repressie en verkeersveiligheid", in T.A.V., 1972, blz. 4.6; W. BUIKHUISEN, "Répression et sécurité routière, une expérience", in Rev. Inst. Soc., 1970, blz. 763.
 - (2) T.C. WILLETT, Criminal on the Road, A Study of serious motoring offences and those who commit them, Londen, 1964, inz. blz. 304.
 - (3) T.C. WILLETT, Drivers after Sentence, Londen, 1973, inz. blz. 129-131.
 - (4) Ibid., resp. blz. 129 en 131.

op gelijke voet met andere misdrijven beschouwd, zodat de "sociale controle" als rem op de verkeersdelinquentie eerder gering is en het stigmatiserend effect van een veroordeling klein (1). Straffen, ook gevangenisstraffen, opgelegd wegens verkeersdelicten hebben weinig ontbrekende kracht, hebben anders dan bij de meeste andere misdrijven slechts zelden een breuk voor gevolg tussen de gestrafte en zijn familiaal of professioneel milieu en worden door degene die ze ondergaan veel meer als onrechtvaardig dan als louterend gevoeld. In die zin ook WILLETT, wiens onderzoek nochtans zware verkeersmisdrijven tot voorwerp had: "The offender convicted of a serious motoring offense does not regard himself as a criminal, nor does he think himself to be regarded as such by the rest of society" (2). Een sociologisch onderzoek, in ons land uitgevoerd onder de leiding van GODART, illustreerde hoe de openbare opinie bereid is verkeersdelinquenten veel meer te vergeven dan andere delinquenten (3). De redenen liggen voor de hand: anders dan bij andere misdrijven, loopt de dader in het verkeer dikwijls evenveel gevaar als het slachtoffer, en heeft hij bij het plegen van het misdrijf geen zichtbaar of onmiddellijk aanwijsbaar voordeel. Daarbij komt nog het besef van eenieder, zelf verkeersovertredingen te begaan en dit vaak gewild te doen, het risico van een ongeval op de koop toe nemend, wat ertoe leidt verkeersdelinquenten bijna als slachtoffers te aanzien van een ongelukkig toeval, dat in-

(1) H. BEKAERT, "L'auto, facteur de criminalité", in *L'automobile. phénomène économique et social*, Centre et. probl. soc. autom., Brussel, 1964, blz. 9; A. GODART, "Le problème nr. 1 en sécurité routière: le sens des responsabilités", in *Les frontières de la répression*, Brussel, 1970, I, blz. 60.

(2) T.C. WILLETT, *Criminal on the Road...*, blz. 302.

(3) A. GODART, A. LEROY en E. PAUWELS, *Les Belges et l'assurance automobile*, Centre et. probl. soc. autom., Brussel, 1965, 3.p.

herent is aan een activiteit die meesten gedwongen worden uit te oefenen (1).

De gunstiger bejegening van verkeers- dan andere delicten zou ook blijken in de strafrechtspraak. Tot dit besluit kwam de reeds vermelde WILLETT, uit een vergelijkend onderzoek van een groot aantal veroordelingen wegens verkeersmisdrijven en andere misdrijven tegen personen of eigendom (2). Zelfs in de verhouding tussen politie en overtreders van verkeersvoorschriften zou een vorm van *faul-play* spelen, die op andere domeinen niet wordt aangetroffen (3).

De criminologen hebben geen genoeg genomen met het ophangen van dit al bij al ontgoochelenbeeld; ze hebben een aantal voorwaarden opgesteld waaraan de foutebestrafing zou moeten voldoen om met meer kans op succes het verkeersgedrag te conditioneren. In de eerste plaats kan gedacht worden aan een verstrenging van de sancties, maar het is verkeerd daarvan alle heil te verwachten. Het is een bekend gegeven dat strafverzwaring niet noodzakelijk leidt tot een afname van de criminaliteit, en dat een strengere houding sociale en politieke nevengevolgen kan hebben, die haar onwenselijk maken. Kan een verstrenging wel indruk maken op de roekelozen (*the do not conform group*), dan is dit veel minder het geval voor verstrooide en onhandige weggebruikers (*the cannot conform group*) (4) : de strengste straffen zullen de verstrooide chauffeur niet verhinderen door een rood licht te rijden dat

(1) Aldus R.J. POTE, "Preventie van lichamelijke schade bij verkeersongevallen", in *Vervolmakingscyclus voor verzekeringsgeneeskunde*, Antwerpen, Gent, Leuven, 1975-1976, blz. 45.

(2) T.C. WILLETT, *Criminal on the Road...*, blz. 305.

(3) Hierover : F. ANDREOTTI, "Relation entre la police de circulation et le public", in *T.A.V.*, 1971, blz. 4.1 tot 4.9.

(4) D. KLEIN en J. WALLER, "Causation, Culpability and Deterrence in Highway Crashes", in *D.O.T., Automobile Insurance and Compensation Study*, Washington, 1970, blz. 215; R.J. POTE, *Repressie en verkeersveiligheid...*, blz. 4.2.; A. TUNC en J. LEAUME, "Les frontières de la répression en matière d'imprudence", in *Les frontières de la répression*, Brussel, 1974, blz. 56.

bij niet heeft gezien. Verscherpings van de straffen mag ten andere slechts één aspect zijn van een algemeen streven naar aanpassing van de omvang en de vorm van de straf aan de ernst en de aard van de inbreuk. Op lichtere fouten dienen wellicht lichtere straffen gesteld, wil de bestraffing geloofwaardig blijven en zichzelf niet devalueren maar bijdragen tot een opvoeding tot verantwoordelijkheidszin, terwijl voor zwaardere inbreuken aan nieuwe vormen van bestraffing dient gedacht (1). Even belangrijk als een aanpassing van de straffen, is het treffen van maatregelen die de kans moeten vergroten dat een inbreuk wordt vastgesteld en de straf toegepast (2). Verder dient gestreefd naar nauwkeurigheid bij het omschrijven van de strafbare feiten.

Algemene verplichtingen zoals "zijn snelheid zo te regelen dat men in alle omstandigheden kan stoppen voor een hindernis die kan worden voorzien" of algemeen omschreven overtredingen zoals "een voetganger in het gevaar gebracht te hebben" bieden weinig of geen houvast. (in elk geval minder dan een in cijfers uitgedrukte snelheidsbeperking of een absolute voorrang van voetgangers op zebrepaden), zodat in de regel voor dergelijke overtredingen niet wordt opgetreden, behalve juist nadat het kwaad is geschied en de vraag naar de vergoeding zich stelt (3).

B. Doeltreffendheid van de burgerlijke straf

192 De burgerlijke aansprakelijkheid minder soepel dan de strafrechtelijke aansprakelijkheid

De gegevens die in de vorige nummers uit verscheidene bronnen werden verzameld, moeten nu toegepast worden op de aansprakelijkheid in haar rol van burgerlijke straf (4). Uitgangspunt

(1) A. GODART, op. cit., blz. 60.

(2) R.J. POTE, *Preventie van lichamelijke schade...*, blz. 41.

(3) Hierover : A. LEROY, "La sécurité routière, devoir social", in *Rev. inst. Soc.*, 1970, blz. 647.

(4) Voor vergelijkbare, minder systematische maar meer gedetailleerde behandelingen leze men : P.S. ATIYAH, *Accidents, Comp and the Law*, Londen, 1970, blz. 449-477; H.L. WEYERS, *Unfall schaden*, Frankfurt a. M., 1971, blz. 472-479.

is, dat naast het treffen van maatregelen op het technische vlak ook op de menselijke factor dient ingewerkt, ondermeer door foutbestraffing die dient gericht op aanscherping van de verantwoordelijkheidszin die, wél ze dat doel bereiken, aan bepaalde voorwaarden moet voldoen : de sanctie dient aangepast aan de ernst van het misdrijf en de kans dat ze wordt opgelegd moet groot zijn. Nu blijkt de foutbestraffing in de vorm die ze in de foutaansprakelijkheid aanneemt, in te gaan tegen elk van deze beginselen : ze mist immers de oorspelheid, die de foutbestraffing in de strafrechtelijke aansprakelijkheid wel kent. De burgerlijke straf wordt inderdaad alleen opgelegd, als uit de foutieve handeling schade voor derden is ontstaan en de strafmaat wordt niet door de ernst van de fout maar door de omvang van de schade bepaald. Beide begrepeningen worden hieronder, in omgekeerde volgorde, besproken.

193. Toepassing van de criminologische bevindingen op de burgerlijke straf

Om te beginnen is het duidelijk dat geen straf (en zeker geen straf waarvan de zwaarte naar de omvang van de schade wordt gemeten) moet staan op gedragingen die de rechtspraak als schuldig laat doorgaan maar die in feite technische vergissingen zijn in de hoger aangegeven zin. In de mate dat ze, menselijk gesproken, als onvermijdbaar voorkomen, heeft een preventiebeleid op het zich voordoen van deze vergissingen weinig of geen vat. In de mate dat daarenboven de idee van morele verwijtbaarheid ontbreekt, kan van de foutbestraffing weinig opvoedende waarde ten aanzien van de verkeersdeelnemers worden verwacht, terwijl het preventiebeleid juist op aanscherping van de verantwoordelijkheidszin dient gericht. Naar een bepaalde opvatting is bestraffing van vergissingen met het preventief doel zelfs in strijd : veroordelingen wegens vergissingen die geen echte fouten zijn werken eerder een vertekening dan een aanscherping van het verantwoordelijkheidsbesef in de hand. "De la bonne conscience qui endort à la mauvaise conscience qui paralyse quelle que soit la forme que prend cette fuite devant la responsabilité, elle est substituée par un abus

de la qualification de faute", aldus de Belgische auteur LIMET (1).

Doordat de omvang van de sanctie los staat van de ernst van de inbreuk en uitsluitend bepaald wordt door de gevolgen die uit de foutieve handeling voor derden zijn voortgevloeid, bestaat vaak een tragische wanverhouding tussen de lichtheid en korte duur van de fout - soms niet meer dan een technische vergissing - en de ernst en lange duur van de gevolgen van de veroordeling voor de schadeverwekker. WACHTER spreekt in dit verband van een "minuut van onbedachtsaamheid die kan maken dat men jaren schreit", en zelfs SAVATIER moet toegeven "que priver, pendant toute sa vie, de tous ces biens, l'homme, de fortune modeste, dont la faute vénielle a causé un dommage considérable, l'asservir à perpétuité à réparer ce dommage, c'est fausser la pesée entre la faute et sa sanction" (2). Men mag aannemen dat door dit onevenwicht, door deze "objectivation de la faute pas ses résultats" de verantwoordelijkheidszin eerder wordt uitgehouden dan aangescherpt (3).

De preventieve werking van de foutaansprakelijkheid is verder ook kwantitatief ontoereikend omdat ze fataal slechts een zeer klein aantal verkeersfouten bestrijkt, namelijk die welke tot een schadegeval hebben geleid. Als het waar is dat zelfs bij voorzichtig optreden voortdurend vergissingen worden begaan, dan is het eveneens waar dat het toe-

(1) E. LIMET, "Responsabilité pour faute et prévention des accidents", in E.D.P., 1967-1968, blz. 10; zie ook R. RIPERT, *La règle morale dans les obligations civiles*, Parijs, 1925, nr. 117.

(2) Resp. B. WACHTER, "Van aansprakelijkheids- naar verkeersverzekering? Of niet?", in R.M.E., 1975, blz. 232; R. SAVATIER, "Comment repenser la conception française actuelle de la responsabilité civile?", in D., 1966, Chr., blz. 150, nr. 5.

(3) A. GODART, "Le problème nr. 1 en sécurité routière : le sens des responsabilités" en L. RUTTEN, "Réflexions sur les frontières et les perspectives d'avenir de la répression des délits d'imprudence en relation avec la circulation routière", beide in *Les frontières de la répression*, Brussel, 1974, resp. blz. 67 en 79.

val - de toevallige aanwezigheid van een slachtoffer - selectioneert welke fouten tot schade en dus tot de inwerkingstelling van de preventieve en repressieve functie aanleiding geven. Het reeds hoger besproken onderzoek van NORMAN releveert, dat aan elk ongeval gemiddeld 122 juist ontweken ongevallen (near misses) vooraf gaan, en dat de gemiddelde bestuurder eens om de 500 mijl aan een min of meer ernstige aanrijding ontsnapt (1). "One of the strange absurdities of our present law, aldus LANG in een scherpe kritiek, is that we place a great burden upon one driver whose conduct results in an accident and no burden at all on a similar driver whose blind luck saves him from an accident" (2).

Preventief-repressief gesproken is het onrechtstige daadstelsel dus een stelsel dat een groot aantal fouten laat voorbijgaan en er enkele uithaalt om ze - nochtans niet naar hun ernst - te bestraffen, terwijl voor de preventie en de repressie juist de mate van zekerheid dat de sanctie toegepast zal worden en de evenredigheid tussen schuld en straf van groot belang zijn. De aanpassing van de burgerlijke straf aan de aard van de fout gebeurt, anders dan in het strafrecht, niet systematisch; ze is integendeel afhankelijk van omstandigheden die vanuit het standpunt van de schadeverwekker een toevallig karakter hebben.

gaat

Wat vooraf dient in verband gebracht met hetgeen in nummer is gezegd over het "schimmig" karakter van veel verkeersfouten. Daaruit mocht toen niet worden afgeleid dat het volledig irreeël is in het verkeer de foutstandaard te hanteren, wel dat er naast echte fouten ook technische vergissingen bestaan, waarvan verwijtbaarheid en vermijdbaarheid twijfelachtig zijn. Waar de kritiek op het aansprakelijkheidsstelsel vooral moet op slaan, is dat het nalaat een onderscheid te maken tussen deze foutcategorieën en aan de zwaarste verkeersmisdrijven

(1) L.G. NORMAN, Les accidents de la route. Epidémiologie et prévention, W.H.O., Genève, 1962, blz. 55.

(2) O. LANG, "Compensation of Victims. A Pious and Misleading Platitude", in Cal. L. Rev., 1966, blz. 1566.

dezelfde gevolgen verbindt als aan de meest verschoonbare onoplettendheden. En deze gevolgen zijn ofwel het leggen van het verlies in haar volle omvang op het vermogen van de schadeverwekker, ofwel de toelasteneming ervan door de verzekeraar, waarbij (op de gevallen van zware fout na) geen onderscheid wordt gemaakt tussen vergissingen en fouten.

194. Afwetking van de preventieve werking door de aansprakelijkheidsverzekering

Wat zoëven gezegd is over het onaan^Bgepast zijn van de straf aan de schuld kan ook helemaal anders worden bekeken. De gegevens liggen immers grondig anders, als men in aanmerking neemt dat bij autoöngevallen minstens één van de partijen verplicht verzekerd is. Het voorhanden zijn van een aansprakelijkheidsverzekering leidt ertoe, dat de aansprakelijkheid in haar hoedanigheid van burgerlijke straf op twee totaal verschillende manieren kan worden gezien. Men kan (met bijvoorbeeld TUNC) zeggen dat het geldend recht ervan uitgaat dat het mogelijk is aan het verkeer deel te nemen zonder zelfs maar vergissingen te begaan en dus te strenge eisen stelt; maar men kan met evenveel recht antwoorden dat deze gestrengheid minstens voor één categorie van verkeersdeelnemers door het spel van de verzekering wordt geneutraliseerd en dit niet alleen voor verschoonbare vergissingen maar ook voor echte fouten. Hier blijkt nog eens dat aansprakelijkheid en verzekering niet los van elkaar kunnen worden gezien. In die zin RIPERT : "On répète communément que le droit civil moderne a affermi le principe de la responsabilité civile et en a étendu l'application. On oublie de dire que, par le jeu de l'assurance, toute personne peut se rendre en fait irresponsable" (1).

Tegen de aansprakelijkheidsverzekering is van in het begin aangevoerd, dat ze lichtzinnigheid en onvoorzichtigheid in de

(1) G. RIPERT, Le régime démocratique et le droit civil moderne, Parijs, 1948, II A, nr. 190.

hand zou werken en na die roden moest verboden worden (zie nr. 35). De dezelfde reden wordt nu nog steeds achterdochtig bekeken; men moet toegeven dat als de essentie van de veroorzaking gelegen is in het belasten van een individueel vermogen met het toegebrachte verlies, de aansprakelijkheid door het feit van de verzekering van haar inhoud is ontstaan en dat van de aansprakelijkheid een façade is overgebleven waarrachter een verzekering schuilgaat. De bestuurder is immers "insured to kill", hij is "de toute manière, hors de cause : il est assuré à être irresponsable" (1). Nu kan aangevoerd worden dat het verkeerd is eenzijdig materialistisch te redeneren en dat het wezen van de burgerlijke straf eerder gelegen is in de sociale en morele blaam die besloten ligt in de aanduiding door de rechtbank van een bepaalde gedraging als foutief. Maar ook daarvan is veel verloren gegaan door de inhoud in de motorrijtuigenverzekering van mechanismen die de benadeelde rechtstreeks met de verzekeraar in verbinding stellen, maar die als nevenwerking hebben de schadeverwekker nog meer van het vergoedingsproces te vervreemden. Als het slachtoffer op zijn beurt rechtstreeks verzekerd is neemt het geding vaak de vorm aan van een afrekening tussen twee risicodragers waarbij het punt in discussie, de aansprakelijkheidsvraag, onwezenlijk aandoet (2). Men moet wel aannemen dat de prikkel tot voorzichtigheid sterker is als de verkeersdeelnemer niet verzekerd is, maar het is niet uit te maken in welke mate het verkeersgedrag daardoor beïnvloed wordt.

In een kritiek op de aansprakelijkheidsverzekering mag niet uit het oog worden verloren dat deze alleen bescherming biedt tegen aanspraken voor schade die aan derden is toegebracht en niet voor zelf geleden schade, en het in het verkeer moeilijk is schade te veroorzaken zonder er zelf te lijden. Bij nader toezien is het onderscheid dat door de aansprakelijkheidsver-

(1) A. TUNC, *Sécurité routière*, nr. 15.

(2) R. SAVATIER, *op. cit.*, blz. 154, nr. 17 C.

zekering wordt ingevoerd tussen toegebrachte en geleden schade bijzonder paradoxaal, vanuit overwegingen in verband met ongevallenvermijding. De verkeersaansprakelijkheid naar traditioneel model, gecombineerd met een aansprakelijkheidsverzekering in hoefde van de automobilist, is er in de eerste plaats op gericht de verkeersdeelnemers te ontmoedigen slachtoffers van verkeersongevallen te worden, wat zeker voor personeelschade overbodig lijkt, eerder dan ze ervan af te houden slachtoffers te maken. Anders gezegd: de financiële prikkel tot ongevallenvermijding, die al niet mag worden overschat, is minder sterk tegenover degenen die naar de traditionele opvatting het verkeersrisico scheppen (de automobilisten) dan tegenover degenen die het ondergaan - wat van preventief oogpunt volstrekt onlogisch is, vooral in gevallen waar de bestuurder een risico schept zonder het in dezelfde mate te ondergaan (1).

"Du point de vue de la prévention, aldus TUNC, c'est même le monde à l'envers. Le conducteur d'un camion (...) peut rouler à n'importe quelle vitesse à la sortie d'une école; le droit civil n'en tient aucun compte et le laisse irresponsable. En revanche, le gamin qui sortira de l'école avec un peu d'irréflexion, qui sera renversé et peut-être estropié pour la vie: voilà celui qui subira les conséquences de sa faute, voilà celui dont il serait immoral qu'il ne subisse pas les conséquences de sa faute" (2).

(1) Men leze hierover naast de in de volgende noot geciteerde passage: Ch. BLAEVOET, "Nouvelle orientation de notre système de responsabilité civile", in D., 1966, Chr., blz. 413; G. BOSMRET, op. cit., blz. 46; E. Von MIPPEL, Schadenausgleich bei Verkehrsunfällen, Berlijn, Tübingen, 1968, blz. 29-30.

(2) A. TUNC, Sécurité routière, nr. 36.

§ 3. Toetsing van de aansprakelijkheid op haar vergoedende werking

195 Twee reeksen van begrenzingsen. Algemene bemerkingen

Op het eerste zicht kan de doelstelling van slachtofferbescherming niet beter worden gediend dan door een aansprakelijkheidsstelsel, dat de eis stelt van een integrale schadeopstelling en dus oplegt de benadeelde in alle opzichten in de toestand te brengen waarin hij zonder het optreden van een derde zou hebben verkeerd. Dit was ook de opvatting van de opstellers van het Burgerlijk Wetboek, die het repressief-preventief doel zelfs aan het vergoedende deel ondergeschikt wilden maken (zie nr. 41). In deze paragraaf moet de aansprakelijkheid nochtans ook in haar vergoedend^{de} rol worden aangevallen (1). Aangevoerd zal worden, dat ze bij het vervullen van die opdracht op twee reeksen van begrenzingsen botst. Ten eerste, omdat de aansprakelijkheid, zelfs als de objectivering tot het uiterste is doorgetrokken, gezien haar uitgangspunt fataal een deel van de verkeersschade onbestreken laat en dus een aantal slachtoffers niet kan helpen, ook niet als ze dit zou willen. Ten tweede omdat in de gevallen waar de aansprakelijkheid wel tussenkomt de kwaliteit van die tussenkomst niet optimaal te noemen is, om een geheel van redenen die verband houden met de antagonistische en conflictueuse structuur van de aansprakelijkheid. In het eerste geval wordt hierna van kwantitatieve begrenzingsen gesproken, in het tweede van kwalitatieve tekortkomingen.

Vooraf nog twee bemerkingen. De kritiek die in deze paragraaf geleverd wordt slaat tegelijk, maar niet in dezelfde mate, op de aansprakelijkheid in haar subjectieve en in haar objectieve formulering. Door een objectivering worden beide reeksen van bezwaren immers wel afgezwakt, maar niet weggenomen; ze zijn

(1) Men leze ook en vooral : A. TUNC, "La fonction d'indemnisation de la responsabilité civile", in *Verzekeringen van vriendschap*, Deventer, 1974, blz. 143-148.

immers niet eigen aan een of andere aansprakelijkheidsgrond (schuld of misdeed), wel aan het aansprakelijkheidsbeginsel zelf, dat de schadevergoeding ziet als een verliesverschuiving tussen twee partijen. Objectivering van de verkeersaansprakelijkheid zoals in de ons omringende landen, zou voor het Belgisch recht dus wel een verbetering maar geen eindoplossing zijn.

De behandeling in deze paragraaf wordt maar mogelijk gestaafd door gegevens uit een aantal buitenlandse sociologisch en economisch gerichte onderzoeken naar de financiële toestand van verkeersslachtoffers (1); daarin werd nagegaan wat de gevolgen van verkeersongevallen voor de slachtoffers zijn, hoe die gevolgen (door het aansprakelijkheidsrecht maar ook door andere uitkeringen) opgevangen worden en welke ervaringen de slachtoffers hebben met de afwikkeling van de schade.

Hoe revelerend en vernieuwend deze buitenlandse onderzoeken ook zijn (2), het hoeft geen betoeg dat de bevindingen

(1) Voor Nederland : A.R. BLOUMBERGEN en P.J.M. Van WERSCH, Verkeersslachtoffers en hun schade, Deventer, 1973; voor de Verenigde Staten : A. CONARD, J. MORGAN, R. PRATT jr., Ch. VOLPE en R. DOMBAUGH, Automobile Accident Costs and Payments, Michigan, 1964; voor een samenbundeling van de meest frappante gegevens van hetzelfde onderzoek, zie A. CONARD, "The Economic Treatment of Automobile Injuries", in Mich. L. Rev., 1964, blz. 279-327; Department of Transportation (vorder aangeduid als D.C.T.), Economic Consequences of Automobile Injuries, Washington, 1970; gelijklopend (naar Engels recht) maar minder representatief : D.R. HARRIS, Report of a Pilot Survey of the Financial Consequences of Personal Injuries suffered in Road Accidents in the City of Oxford, during 1965, Oxford, 1968 (gest.); hieraan kan nog enig cijfermatig gestaafd materiaal toegevoegd worden uit : P.S. ATIYAH, Accidents, Compensation and the Law, Londen, 1970, blz. 217-299; T.C. LEON, The Forensic Lottery. A Critique on Tort Liability as a System of Personal Injury Compensation, Londen, 1967, blz. 109-193.

(2) "The results of the new researches, aldus A. CONARD, make it possible to view injury treatment as a problem of human suffering and deprivation, rather than as a problem of tort theory, judicial administration or professional ethics" (The Economic Treatment..., blz. 282).

ervan met grote onzichtigheid dienen gelezen en geïnterpreteerd : enerzijds omdat de aansprakelijkheidsopvatting en de coördinatie van gemeenrechtelijke met andere vergoedingen er anders is dan in ons land, anderzijds omdat de resultaten telkens gecommentarieerd worden in lijvige werken die de voor de interpretatie onontbeerlijke gegevens verschaften over de doelstellingen van het onderzoek, de samenstelling van de ondervraagde groep en de gevolgde werkwijze, zodat verwijzing naar losstaande cijfers of naar deelconclusies riskeert aan dit totaalbeeld afbreuk te doen.

A. Kwantitatieve begrenzingsen

196 De kwantitatieve beperking is eigen aan het uitgangspunt van elke aansprakelijkheid

Het aansprakelijkheidsrecht laat een groot aantal verkeersslachtoffers onbeschermd. Deze uitsluiting van een deel van de verkeersschade is eigen aan het uitgangspunt van de aansprakelijkheid, die de schadevergoeding ziet als een verliesverschuiving tussen twee partijen langs het criterium van de veroorzaking en in geen geval de need van de schadelijder als een voldoende verantwoording ziet voor deze schadeverplaatsing (zie nr. 9). De kwantitatieve beperking is het duidelijkst voor de foutaansprakelijkheid, die alleen het veld bestrijkt van de foutief veroorzaakte schade en voor de rest de schade laat liggen waar ze viel (1). Het laten liggen van de schade is de regel, schadeverplaatsing de uitzondering. De objectivering van de aansprakelijkheid waardoor de lotsverbetering van de verkeersslachtoffers traditioneel wordt nagestreefd verandert niets aan deze regel, maar laat het aantal uitzonderingen toenemen, zodat deze in belang de toepassingen van de regel kunnen overtreffen. Toch kan geen enkele vorm van aansprakelijkheid, zelfs niet als daarbij de objectivering tot

(1) Men merkt de band met het verwijt dat in de vorige § aan de foutaansprakelijkheid is gemaakt : toen is gezegd dat ze van alle fouten alleen degenen in aanmerking neemt die schade hebben veroorzaakt (wat de preventieve werking kwantitatief ontoereikend maakt) (zie nr. 493); hier wordt de foutaansprakelijkheid tegengeworpen alleen die schade tot voorwerp te nemen die door een fout is toegebracht.

het uiterste is doorgetrokken, alle verkeersschade tot voorwerp nemen. Aansprakelijkheid veronderstelt immers altijd de aanwezigheid van minstens twee partijen, waarbij de een de ander vergoedt. Ongevallen situaties waarbij slechts één partij is betrokken vallen dus buiten haar bereik. Typevoorbeelden daarvan zijn, het slippen van een motorrijder zonder toedoen van een derde, of het botsen van een wagen tegen een boom. Ook een beroep op de risicoleer kan slachtoffers van dergelijke ongevallen niet helpen : men kan immers niet tegelijk de schadelijder zijn, en degene die op grond van een of ander risico-beginsel voor die schade aansprakelijk is. "Aansprakelijkheid tegenover zichzelf", een formule die in de Franse rechtsleer wel eens wordt aangetroffen, betekent immers alleen, dat men de geleden schade zelf moet dragen als men ze niet op een ander kan afschuiven, bijvoorbeeld omdat er geen andere partij is (1).

197 Het volume van de ongedekte verkeersschade en belang van andere vergoedingsbronnen : enkele cijfergegevens

Aan wat voorafgaat kan op het theoretische vlak niet veel worden toegevoegd. Wel kan op een meer praktisch niveau de vraag worden gesteld naar de globale omvang van de ongedekte verkeersschade : hoeveel verkeersslachtoffers blijven geheel of gedeeltelijk van vergoeding verstoken op grond van de geldende regelen over aansprakelijkheid ? Aan deze vraag dient onmiddellijk een tweede gekoppeld : nu (anders dan voor de slachtoffers van arbeidsongevallen in de decennia voor de laatste eeuwende) voor de slachtoffers van verkeersongevallen op gelijke voet als voor personen, getroffen door andere ongevallen of door ziekten een dicht gesponnen netwerk van sociale en eigen verzekeringen en voorzieningen is ontwikkeld, rijst de wel intrigerende vraag naar het belang van de gemeenschappelijke schadeloosstelling in het geheel van de stroom van vergoedingen, uitkeringen, voorzieningen en verstrekkingen,

(1) L. JOSSERAND, "La responsabilité envers soi-même", in D.H., 1934, Chr., 73-76.

die de slachtoffers toevloeien.

Een benaderend antwoord op deze vragen wordt gegeven door een paar buitenlandse sociologisch en economisch gerichte onderzoeken waarvan reeds sprake is nummer 136. Een constant gegeven in de Nederlandse en Amerikaanse onderzoeken blijkt te zijn, dat het belang van de burgerrechtelijke schadeaanspraak in de globale stroom van verzekeringen, uitkeringen en vergoedingen niet mag worden overschat. Zo stelden de Nederlanders BLOEMBERGEN en van WERSCH vast dat voor de groep van ernstig gewonde mannelijke verkeersslachtoffers tussen 16 en 64 jaar (eerste restrictie) het aandeel van de gemeenschappelijke vergoeding voor de schadeposten geneeskundige kosten en inkomensderving (tweede restrictie) tegen het geheel van de prestaties voor dat soort schade te veronachtzamen was, namelijk tussen 1 en 4 %, en, als ook extrapatrimoniale schade in het onderzoek wordt betrokken hooguit 15 % (1). Hierbij dient aangestipt, dat het onderzoek gericht was op een bijzonder goed gediende groep, uitsluitend samengesteld uit sociaal-verzekerden en dat het wat de eerste cijfers betrof daarenboven sloeg op door dezelfde soort verzekering gedekte schadeposten. Het is duidelijk dat de verhouding anders zou liggen indien met de ganse populatie en met andere schadeposten zoals overlijdensschade en zaakschade rekening was gehouden, of als het onderzoek was overgedaan in landen waar de coördinatie tussen de vergoedingsbronnen anders is geregeld. Uit dezelfde enquête moest bijvoorbeeld blijken dat voor zaakschade (geleden door dezelfde groep) slechts 57 % van de geïndeerden gehele of gedeeltelijke vergoeding ontving, waarvan 28 % dan nog van hun eigen verzekeraar en amper 29 % van de verzekeraar van de wederpartij (2). De bevindingen van analoge Amerikaanse onderzoeken op het domein van letselschade zijn gezien de onvolgroeidheid van de sociale voorzie-

(1) A.R. BLOEMBERGEN en P.J.M. van WERSCH, op. cit., blz. 137-140 en 142.

(2) Ibid., blz. 34.

ningen aldaar minder gunstig, al blijkt ook daar de tussenkomst van voorzieningen aan de kant van het slachtoffer belangrijker dan die vanwege de tegenpartij of zijn verzekeraar (1).

In Frankrijk en België zijn geen vergelijkbare bij de slachtoffers zelf gevoerde onderzoeken bekend. In het eerste land werden aan de commissie-Fayer (waaruit in 1964 het Tunc-project is gegroeid) een aantal cijfers voorgelegd door DEPOID, directeur-generaal van een belangrijke verzekeringsmaatschappij : op 100 slachtoffers worden er langs het gemeen recht gemiddeld 50 inte graal vergoed en 26 gedeeltelijk (voor gemiddeld 53 % van hun schade), terwijl er 24 aan hun lot worden overgelaten (2). In rangorde blijken volgens dezelfde bron de voetgangers en fietsers de best beschermde verkeersdeelnemers, de bestuurders van motorrijtuigen en de inzittende gezinsleden de minst gediende.

TUNC die de mythe van de fontaansprakelijkheid wil ontmaskeren om de weg te effenen voor zijn nieuwe ideeën, maakt bij deze gegevens de kanttekening dat volgens wetenschappelijke onderzoeken de fout bij aanrijdingen tussen auto's en voetgangers of fietsers technisch gesproken nochtans meestal bij

(1) Zie kwan het door A. CONARD geleid onderzoek tot de bevinding, dat van de vergoedingen die naar aanleiding van de economische schade uitbetaald werden aan ernstig gewonde slachtoffers, 46 % langs het (al dan niet verzekerd) aansprakelijkheidsrecht werd verleend, 27 % langs allerlei verzekeringen aan de kant van het slachtoffer en 13 % van elders (A. CONARD e.a., Automobile Accidents..., blz. 173) ; op 100 slachtoffers worden er volgens hetzelfde onderzoek 49 door het gemeenrecht gecompenseerd en 69 door vrijwillige of sociale voorzieningen (Ibid., blz. 146); de bevindingen van de D.O.T. studie liggen in dezelfde lijn : 48 % van de personen die enige vergoeding ontvingen n.a.v. verwondingen of van een overlijden konden op een gemeenrechtelijke schadeleestelling rekenen (D.O.T., Economic Consequences of Automobile Accident Injuries, Washington, 1970, blz. 43-47).

(2) A. TUNC, Sécurité routière, nr. 24.

dese laatsten ligt, en merkt verder op dat naar zijn gevoelen 95 % van de Fransen in elk geval recht heeft op sociale voorzieningen (1).

Voor ons land is de verhouding tussen het aantal vergoede en het aantal onvergoede verkeersslachtoffers bij ons weten alleen (op een dan nog niet erg brede schaal) onderzocht naar aanleiding van de werkzaamheden van de verder te bespreken (zie nr. 270) commissie Cornil, waaraan in 1968 de studie was opgedragen van mogelijke hervormingen van de verkeersaansprakelijkheid. Op last van de B.V.V.O. hebben in dat jaar een aantal verzekeringsmaatschappijen 2420 dossiers van verkeersongevallen met persoonsschade overlopen en daarin de toestand nagegaan van 4320 slachtoffers. Daaruit moest blijken dat, de uitkeringen van de verplichte motorrijtuigenverzekering en van de arbeidsongevallenverzekering te samen genomen, 75 % van de slachtoffers "volledig" werden vergoed, naar de normen die in het aansprakelijkheidsrecht en in de arbeidsongevallenwet over deze integraliteit worden gehuldigd. Helemaal anders dan in Frankrijk zouden voetgangers (slechts 48 % volledig vergoed) en fietsers (68 % volledig vergoed) bij ons tot de minst beschermde categorieën behoren, en zou, rekening houdend met uitkeringen uit andere vergoedingsbronnen, één voetganger of fietser op vijf helemaal geen vergoeding ontvangen (2).

Ons lijken de genoemde cijfers slechts een relatieve waarde te hebben, zodat alleen de algemene lijnen te onthouden vallen; zo kan niet geloofd worden dat de fout nemen als verdeelsleutel voor verkeersschade, meteen het uitsluiten betekent van een ganze groep verkeersslachtoffers (een kwart gedeeltelijk en een kwart volledig) van het recht op schade-loosstelling, al werden ook deze lekken voor een deel ge-

(1) A. TUNC, *Traffic Accident Compensation*, nr. 78; Id., *Pour une loi de sécurité routière*, in *Rev. dr. cont.*, 1966, blz. 66.

(2) Aldus L. SCHUERMANS, *De slachtoffers van ongevallen*, (rapport n.a.v. A.I.D.A.-colloquium), Gent, 1976, blz. 3 (gest.).

licht door een breed gespannen netwerk van eigen en sociale voorzieningen. Maar op het domein van de zaakschade en van de schade die door nabestaanden wordt geleden naar aanleiding van een overlijden vertoont zelfs dit vangnet nog grote nazen.

Inmiddels staat vast, dat de foutaansprakelijkheid zich in het verkeer slechts zolang (drie kwart eeuw) heeft kunnen handhaven dankzij het bestaan van vergoedingsbronnen die van een ander standpunt uitgaan (1). Mogen degenen die de no-fault gedachte in het verkeer willen bestrijden in naam van verheven beginselen, zich bewust zijn van het feit dat de foutaansprakelijkheid al die tijd alleen stand heeft kunnen houden dank zij verzekeringen en voorzieningen die van hun kant wel vanuit no-fault ideeën waren ontworpen, en waarvan het belang toenam tegelijk met de stijging van de verkeersdrukke.

Bijzonder bezwarend is wel - en alle geraadpleegde onderzoeken stemmen op dit punt overeen - dat de coördinatie tussen de verscheidene vergoedingsbronnen (aansprakelijkheid en andere) ondoeltreffend is geregeld, en dat - alle uitkeringen te samen genomen - de verdeling van de steeds schaarse vergoedingsmiddelen over de noden een opvallend gemis aan evenwicht vertoont. Aan de eis van efficiënte verdeling van de schaarse middelen en aan de zuinigheidseis is wel erg onbevredigend voldaan, nu men als een constant gegeven de oververgoeding van kleine, en de endervergoeding van belangrijke schadegevallen vaststelt. Hier blijkt dus wel een breed toepassingsveld te bestaan voor verwezenlijking van de gelijkheidseis (de eis van gelijkbehandeling van gelijke noden) tussen verkeersslachtoffers, in afwachting van de verwezenlijking ervan op een breder veld (zie nr. 208).

(1) S. FREDERICQ, "Nieuwe tendenzen in de automobiëlverzekering in België", in Verzekeringen van vriendschap, Deventer, 1974, blz. 121; toegepast : G. CLAUS, "Aansprakelijkheid of zekerheid?", in R.W., 1966-1967, kol. 1389.

198 Rechtsproblemen en onzekerheid van het aansprakelijkheids- oordeel

Ook bij een evaluatie van de aansprakelijkheid in haar vergoedende werking komt van pas wat in § 1 is gezegd over het schijnig karakter van vele verkeersfouten, die geen hechte grondslag meer bieden voor de verliesverschuldiging : naast de echte fouten die duidelijk herkend worden en door iedereen als laakbaar erkend, zijn er de anonieme fouten die niet of moeilijk te identificeren vallen in de keten van oorzaken en de technische vergissingen in de zin die daaraan door TUNC wordt gegeven, en die bijlange niet als fouten zouden ervaren worden indien daarvan niet de vergoeding afhangt van de schadelijder. De bescherming van weduwen en wezen van verkeersslachtoffers, van blijvend-arbeidsongeschikten, van voor het leven getekenden rust dus op een wel wankelzame pijler, die voor een groot deel gestut wordt door de welwillendheid van de rechtspraak. Uitspraken over aansprakelijkheid laten dan ook niet zelden een indruk na van onzekerheid en van twijfel, die door een "socialiserende" rechtspraak vaak worden opgelost vanuit een zorg voor slachtofferbescherming.

Die onzekerheid en twijfel kunnen vooreerst bestaan wat de feitelijke toedracht van het ongevalsgebeuren betreft, zodat het oordeel dat daarover, vaak maanden en soms jaren na de feiten, wordt uitgesproken niet zelden zeer precair is, wat bij ISON het beeld oproept van een "forensic lottery" (1).

(1) Aldus T.C. ISON, op. cit.; (vgl. : M. FRANKLIN, "Replacing the Negligence Lottery", in Va. L. Rev., 1967, blz. 774-814); "La détermination des responsabilités est une oeuvre généralement longue et difficile, voir même impossible", aldus J.L. DIERCKX de CASTERIE (L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation", in J.T., 1965, blz. 573); A. TUNC, Sécurité routière, nr. 21 (met voorbeelden); D.W. ELLIOTT en H. STREET, Road Accidents, Londen, 1968, blz. 242; R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 19; voor een voorbeeld van die onzekerheid : A. TUNC en J. LEAUTE, "Les frontières de la répression en matière d'imprudence", in Les frontières de la répression, Brussel, 1974, blz. 48.

De rechters die over de betwisting een oordeel moeten vellen, kunnen zich laten inlichten door de verklaringen van de partijen zelf en door de getuigenissen van toeschouwers of deskundigen, maar ook dan is de ware toedracht moeilijk te achterhalen : de verklaringen van de betrokkenen zijn niet zelden tegenstrijdig, omdat ze soms een rechtstreeks belang hebben bij het verdraaien van de feiten en vooral omdat ze, zelfs te goeder trouw, vaak niet anders dan een onvolledig en gekleurd beeld kunnen geven van wat zich in het ondeelbaar tijdsmoment vóór het ongeval ("l'agonie de l'accident") (1) heeft afgespeeld; de afloop van het geding is dan ook vaak afhankelijk van het al dan niet voorhanden zijn van getuigenissen en van hun betrouwbaarheid, die dan weer afhangt van het geheugen (soms jaren na de feiten), de bereidwilligheid, het opmerkingsvermogen en de objectiviteit van de mensen die zonder voorbereiding voor een wanordelijk en vaak dramatisch gebeuren werden geplaatst en daarvan gezien de grenzen van het menselijk waarnemingsvermogen slechts een fractie hebben gezien of gehoord.

Hierover volgende passage van de hand van ISON : "It has sometimes been suggested that these elements of chance and bias that influence the availability of evidence operate just as often to facilitate the success of a claim that ought to fail as they do to frustrate a claim that ought to succeed. This may be true, but as between plaintiffs and defendants there is no such thing as justice on the average" (2).

En dwars door die mist van onzekerheid worden elke dag de rechtbanken geroepen beslissingen te nemen over het zedelijkheidsgehalte van veraf gelegen gedragingen, waarover ze slecht zijn ingelicht - en meteen te beslissen over het verder lot van gezinnen, voor wie niet zoiets als "justice on the average" bestaat. Ook de juridische kwalificatie van de feiten, als die vaststaan, en de toepassing daarop van de schaarse en vooral vage wetsartikelen geven op hun beurt stof tot discussie voor

(1) A. TUNC, *Sécurité routière*, nr. 21.

(2) T.C. ISON, *op. cit.*, blz. 12.

een soms aarzelande rechtspraak, die er steeds niet in slaagt bepaalde rechtskwesties in het reine te trekken.

Maakt voor het slachtoffer het al dan niet voorhanden zijn van een fout bij de wederpartij reeds een toevallige omstandigheid uit, dan geldt daaronder dat, naarmate de fout een "schijnzwaiger" karakter gaat dragen en het bewijs ervan moeilijker te leveren valt, degenen die wel vergaard worden, naar de woorden van BLOEMBERGEN een "betrekkelijk willekeurig geselecteerde groep" vormen (1).

B. Kwalitatieve tekortkomingen

199 De kwalitatieve tekortkomingen houden verband met de antagonistische en conflictueuse structuur van de aansprakelijkheid

De aansprakelijkheid komt lang niet tussen voor alle schadegevallen, zo is hierboven betoogd; waar ze wel optreedt, is de kwaliteit van deze tussenkomst niet optimaal, wat uit dit en de volgende nummers duidelijk moet worden. Door BLOEMBERGEN is de weg naar de volledige schadeloostelling vergeleken met een hindernissenbaan : velen worden van het lopen van deze hindernissenbaan a priori uitgesloten, en degenen die wel op het parcours worden toegelaten kunnen de koers slechts uitlopen ten koste van geld, tijd, angst, onzekerheid en moeite (2). De meeste van de hindernissen houden verband met het uitgangspunt zelf van de aansprakelijkheid, rechtvaardigheid te doen geschieden tussen enkelingen. Vandaar de conflictueuse aard en de antagonistische structuur van het ganze stelsel, waarbij de ene partij noodzakelijk moet verliezen wat de andere wint en waarbij zich tussen beide een belangenstrijd ontspint. Die antagonistische structuur wordt door het bestaan van een aan-

(1) Aldus A.R. BLOEMBERGEN, *Naar een nieuw ongevalrecht*, Deventer, 1965, blz. 24; en de replick van H.A. BONGERS, "Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen te worden door een stelsel van verzekering", in H.N.J.V., 1967, blz. 218.

(2) A.R. BLOEMBERGEN, op. cit., blz. 14.

aansprakelijkheidsverzekering niet of nauwelijks verholpen. Men staat er immers niet, zoals bij de sociale zekerheid voor instellingen die vanuit een dienstverleningsperspectief opereren en evenmin, zoals bij de eigen particuliere verzekeringen, met instellingen die om commerciële redenen een conflict met hun eigen afdieners willen vermijden. De conflictneuse aard houdt verder ook verband met het gebruik door de wetgever van vage en door hem niet gedefinieerde begrippen, zodat over noties als fout en schade steeds discussie en fataal ook een graad van onzekerheid zal blijven bestaan (1).

200 De hoge beheers- en werkingkosten van een aansprakelijkheidsstelsel

In alle landen blijkt het aansprakelijkheidsstelsel - d.i., de meestal aangetroffen combinatie van een of ander aansprakelijkheidsbeginsel met een dwangverzekering - in haar toepassing op verkeersongevallen een hoge tol te eisen aan werking- of uitvoeringskosten (kosten die verband houden met het functioneren van het stelsel en niet rechtstreeks de ongevalsepartijen ten goede komen), in de lijn van de vaststelling die door CALABRESI is gemaakt (zie nr. 223) : omdat in elk geval afzonderlijk met het oog op de ongevalsomstandigheden de vergoedingsvraag dient uitgemaakt - de zogenaamde case-by-case determination - lopen de tertiary costs van het stelsel hoog op en voldoet het niet of amper aan de eis van efficiency, zodat, naar de woorden van SCHUERMANS, in aansprakelijkheidszaken ook de winnende partij altijd iets verliest (2). Het is hier niet de plaats om in te gaan op

(1) A.R. BLOEMBERGEN en P.J.M. van WERSCH, Verkeersslachtoffers en hun schade, Deventer, 1973, blz. 117.

(2) L. SCHUERMANS, "Foutverzekering of schadeverzekering?", in R.W., 1966-1967, kol. 1357; zie ook in het algemeen : A.R. BLOEMBERGEN, Naar een nieuw ongevalrecht..., blz. 16; A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 73; Id., "La fonction d'indemnisation de la responsabilité civile", in Verzekeringen van vriendschap, Deventer, 1974, blz. 146; S. FREDERICQ, op. cit., blz. 120.

de oorzaken en de omvang van deze kosten; wel kan gesteld dat ze zeer uiteenlopend van aard zijn - gaande van de kosten i.v.m. het voeren van het geding over de honoraria van de advocaten (1) naar de beheerskosten van de verzekeringsmaatschappijen -, maar toch voor een groot deel hun oorsprong vinden in de noodzaak van een case-by-case determination van de aansprakelijkheid, met de daarmee verband houdende conflictueuse en antagonistische structuur. Om de werkingskosten van verscheidene vergoedingsstelsels onderling te vergelijken worden ze vaak uitgezet in percentages van de uitkeringen die de slachtoffers uiteindelijk in handen krijgen. Lopen de resultaten sterk uiteen van land tot land en lijkt nergens de verhouding ongunstiger dan onder het op de tort liability gegrond Amerikaanse stelsel (waar volgens schattingen de geïncasseerden aan schadeloosstelling twee derden tot de helft overbielden van de som der afgedragen premies) (2), dan is toch een constant gegeven dat veralgemeende sociale zekerheidsstelsels het goedkoopst functioneren en aansprakelijkheidsverzekeringen het duurst, en dat arbeidsongevallenverzekeringen en de verscheiden vormen van rechtstreekse verzekering scores behalen die dichterbij het eerste dan bij het tweede uiterste liggen (3).

201 De hoge psychologische kosten van een aansprakelijkheidsstelsel

Minstens even belangrijk als de werkingskosten, maar doorgaans minder benadrukt, lijkt ons de hoge tol aan psychologische

(1) ... al verschilt het aandeel van deze honoraria sterk van land tot land; vgl. in dit verband bv. de toestand in de V.S.A. (hoger, nr. 74) met die in Nederland, waar de advocatenhonoraria gemiddeld niet meer belopen dan 8 % van de geïncasseerde schadevergoedingen (A.R. BLOEMBERGEN en P.J.M. van WERSCH, op. cit., blz. 108 en 181).

(2) Zie hierover : A. TUNC, Sécurité routière, nr. 13.

(3) A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 73; A. CONARD, "The Economic Treatment of Automobile Injuries", in Mich. L. Rev., 1964, blz. 290; D.W. ELLIOTT en H. STREET, Road Accidents, Londen, 1968, blz. 246.

kosten die door het aansprakelijkheidsstelsel wordt gecist (1). Veelal gedroegen in de rol van tegenstanders, wetend dat de ene moet verliezen wat de andere wint, moeten ze zoeken elkaar en de anderen te overtuigen en de marge van onzekerheid over de feitelijke toedracht en over de interpretatie van vage begrippen als fout en veroorzaking in eigen voordeel aan te wenden. Het stelsel geeft een onmiddellijk belang bij collusie en overdrijving, bij verkeerde voorstelling van de feiten vanwege de betrokken partijen, bij beïnvloeding van getuigen en, in landen die de juryrechtpraak kennen, van gevoelsmanipulatie van de kant van de pleiters. Ondervraagd over de omstandigheden van het ongeval kan het slachtoffer de indruk hebben voor de keuze te staan tussen oneerlijk zijn of oneerlijkheid te ondervinden, tussen bedriegen of bedrogen te worden - al is de toestand in de Westeuropese landen wellicht gunstiger dan die in de Verenigde Staten vóór de invoering van de no-fault wetten, die paal en perk wilden stellen aan een stelsel dat "offers rich rewards to the claimant who will lie, the attorney who will inflame, the adjuster who will chisel and the insurance company which will stall or intimidate" (2). De lange duur van de processen, de onzekerheid over afloop ervan en de confrontatie met getuigen zijn vaak bron van angst, ontgoocheling en verbittering en ook aan de confrontatie met een verzekeringsmaatschappij kan het slachtoffer soms een gevoel overhouden van onmacht en frustratie.

In de sociologische onderzoeken hebben vragen over de mate van tevredenheid van de slachtoffers met het aanspra-

- (1) Hieraan wordt terecht aandacht besteed door : D.W. ELLIOTT en H. STREET, op. cit., blz. 243; R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 22; A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 78.
- (2) Automobile Insurance... For Whose Benefit ?, New York, 1970, blz. 38; in die zin ook R.E. KEETON en J. O'CONNELL : "The inducements to exaggeration and invention strike at the integrity of driver and injured alike, all too often corrupting both and leaving the latter twice a victim - injured and dèbased" (Basic Protection, blz. 3).

kelijkheidssteiger niet ontbroken. In de groep van de ge-lasteerden die vanwege de verzekeraar van de tegenpartij hun schade geheel of gedeeltelijk vergoed kregen (een belang-rijk voorbehoud, want alleen van dezen kan men enige dank-baarheid verwachten!), stelt BLOEMBERGEN slechts een te-vredenheid over de schadeafwikkeling vast in 47 % van de gevallen, al blijkt dit oordeel rechtstreeks verband te hou-den met de duur van de afwikkeling. Uit hetzelfde onderzoek moet verder blijken dat de sociale verzekeringen en, zij het in wisselende mate, de eigen private verzekeringen aanzienlijk hogere scores boeken : 97 % voor de eerste en, naargelang het verzekeringstype, 55 tot 93 % voor de tweede (1). In een vergelijkbaar Amerikaans onderzoek verklaarde 59 % van de ondervraagden zich "everything considered" voldaan met de manier waarop hun schade werd vergoed. Wanneer nochtans over bepaalde aspecten één na één vragen werden gesteld, tekende zich volgend tableau van ontgoochelingen af : 54 % van de ondervraagden hadden het gevoel niet ontvangen te hebben waarop ze recht hebben, 53 % vonden dat hun zaak op een of ander ogenblik van de procedure verkeerd was gevoerd, 47 % meenden door de verzekeraar van de tegenpartij unfair behandeld te zijn en 37 % moesten toegeven op sommige punten onenigheid met hun raadslieden te hebben gehad (2).

202 Overbelasting van de rechtbanken. Lange wachttijden. Geringe bijdrage tot de revalidatie

De antagonistische structuur geeft verder ook aanleiding tot een groot aantal processen, en de overbelasting van de recht-

(1) A.R. BLOEMBERGEN en P.J.M. van WERSCH, op. cit., resp. blz. 84, 85 en 127.

(2) A. CONARD, e.a., Automobile Accident Costs and Payments, Michigan, 1964, resp. blz. 277 en 262-281; vermeldenswaar-dig is daarentegen de geringe mate van ontevredenheid op het stuk van de geneeskundige behandeling : 14 % (A. CONARD e.a., op. cit., blz. 9) en 9 % (A.R. BLOEMBERGEN en P.J.M. van WERSCH, op. cit., blz. 45).

banken met verkeerszaken is in vele landen een der hoofdbezwaren die tegen de geldende regeling worden geuit (1). In het algemeen wordt vastgesteld dat de aandacht en de tijd van politie, rijkswacht en magistratuur in overdreven mate door burger- en strafrechtelijke betwistingen, in verband met verkeersongevallen worden opgeëist, wat tot verwaarlozing van andere activiteiten kan leiden en een zware kost uitmaakt voor de gemeenschap. Voor de verkeersslachtoffers zelf is de overbelasting vaak oorzaak van lange wachttijden (2). Het is niet uitgesloten dat in de tussentijd het slachtoffer of zijn nabestaanden in geldnood geraken of nadelige leningen moeten aangaan, terwijl verder de langdurige onzekerheid over de afloop van het geding een zware psychologische kost kan uitmaken en het zwaargewond slachtoffer hinderen in het reorganiseren van zijn toekomstplannen. Geldnood en onzekerheid kunnen het slachtoffer bewegen tot het afsluiten van nadelige transacties met verzekeringsmaatschappijen die, van hun kant, de tijd voor zich hebben. Met het verstrijken van de maanden verswindt daarenboven de betrouwbaarheid van de getuigenissen. Op het aansprakelijkheidsrecht lijkt voor zware schadegevallen en vooral voor letselschade het gezegde van KEETON en O'CONNELL toepasselijk te zijn, dat "often justice delayed is justice denied"... (3).

(1) Voor België : R. KRUIJTHOF, "Zal de burgerlijke verantwoordelijkheid inzake verkeersongevallen in Frankrijk afgeschaft worden ?", in R.W., 1964-1965, kol. 1997; R.O. DALOQ, "L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation" in J.T., 1965, blz. 497; in Frankrijk zou de activiteit van de bevoegde magistraten voor 50 tot 75 % op verkeersongevallen afgestemd zijn, terwijl de Cour de Cassation in datzelfde land jaarlijks tweeduizend arresten over aansprakelijkheidsbetwistingen aflevert (A. TUNC, "Les problèmes contemporains de la responsabilité civile délictuelle", in Rev. int. dr. comp., 1967, blz. 757, nr. 2).

(2) Voor België, zie o.m. : S. FREDERICQ, op. cit., blz. 120.

(3) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, p. 22-23.

Een constant gegeven in de sociologische onderzoeken is de rechtstreekse evenredigheid van de wachttijd met de hoogte van de gevraagde bedragen. Overschrijden deze 2000 gulden, dan moet volgens BLOEMBERGEN in 35 % van de gevallen met een wachttijd van meer dan een jaar worden afgerekend. Ruim de helft van de ondervraagden ervaarde de afwikkelingsprocedure in elk geval als "niet zo snel", en vond daarin een hoofreden voor ontevredenheid (1).

Is de weg naar de vergoeding dus te vergelijken met een hindernissenbaan, waarop niet eens alle slachtoffers worden toegelaten en waarvan de hindernissen voor de overigen lastig en nemen kunnen zijn, dan is het daarenboven nog lang niet zeker dat de prijs die aan het einde wordt uitgereikt helemaal beantwoordt aan de verwachtingen. Omdat het gezichtsveld van de aansprakelijkheid beperkt is tot de bij het ongeval onmiddellijk betrokken partijen, is ook de schadeafwikkeling individualistisch opgevat. Op die manier wordt voorbijgegaan aan het feit, dat de doelstelling van de revalidatie, begrepen in de zin van het zoveel mogelijk gelijkmaken van de levensomstandigheden van de getroffenen met die van gezonde mensen, niet zoezeer door de terbeschikkingstelling van geld dan door de inrichting en openstelling van collectieve diensten en voorzieningen wordt gediend.

Sommige auteurs maken zich zelfs sterk, dat de revalidatie door het gemeen recht niet alleen niet wordt gediend, maar zelfs soms wordt tegengewerkt: zo kan de lange duur van de schadeafwikkeling een vlugge behandeling in de weg staan en heeft het slachtoffer een virtueel belang bij het uitstellen van de behandeling teneinde voor de rechtbank hogere schadevergoedingen te kunnen bekomen, terwijl ook de algemene sfeer van onzekerheid en van vijandelijkheid de genezing niet ten goede komt (2).

(1) A.R. BLOEMBERGEN en P.J.M. van WERSCH, op. cit., blz. 81; analoge conclusies: A. CONARD, e.a., op. cit., blz. 221-223 en 242-249; D.O.T., op. cit., blz. 51-52.

(2) D.W. ELLIOTT en H. STREET, op. cit., blz. 242; T.C. ISON, op. cit., blz. 31-32.

§ 4. Mindevaluatie

203 Samenvatting van het hoofdstuk

In dit hoofdstuk is het proces gemaakt van het foutcriterium eerst, van de aansprakelijkheid daarna in hun toepassing op het verkeer. De einduitspraak kan niet anders dan genuanceerd zijn. Als uitgangspunt diende de vaststelling die door de moderne rechtsleer wordt gedaan en door psychotechnische proeven en eigen ervaring wordt bevestigd, dat vele verkeersinbreuken in feite niet meer zijn dan louter technische vergissingen, en dat een aansprakelijkheid die daarop is gevestigd op wankelende pijlers rust, die nog moeilijk overeind blijven in naam van beginselen als vrijheid en rechtvaardigheid.

Uit het onderzoek naar de preventieve werking van de aansprakelijkheid in haar rol van burgerlijke straf bleek dat haar belang zeker niet mag worden overschat, en dat om uit de burgerlijke straf te halen wat eruit te halen is, grondig anders dient te werk gegaan dan naar geldend recht, maar integendeel op grond van criminologische bevindingen over de preventieve werking van foutbestrafning dient gestreefd naar een evenredigheid tussen schuld en straf - een evenredigheid die zich verzet tegen het over een kam scheren van echte fouten en technische vergissingen. Het preventiebeleid wordt daarenboven helemaal in de war gestuurd door het voorhanden zijn van een aansprakelijkheidsverzekering, die de financiële prikkel tot voorzichtigheid afzwakt en een onlogische ongelijkbehandeling bewerkt tussen geleden en toegebrachte schade.

Ook vanuit het vergoedend doel is de aansprakelijkheid als eindoplossing voor het verkeersongevallenvraagstuk van de hand te wijzen : daarvoor zijn haar kwantitatieve en kwalitatieve begrenzingen te opvallend en daarenboven fataal met haar uitgangspunt verbonden en dus binnen het aansprakelijkheidskader niet uit te schakelen. Tussen een schuld- en een risico-aansprakelijkheid bestaat ook op dit punt alleen een graadueel en geen principieel verschil, in die zin dat door een objectivering de bezwaren wel worden afgezwakt maar niet worden weggenomen.

Dit hoofdstuk kunnen we dus besluiten door het formuleren van de volgende twee stellingen :

- (a) dat de fout in de huidige verkeerssituatie ook in ons land niet langer dienstig is als exclusieve verdeelsleutel van verkeerschade, wat in nagenoeg alle Westeuropese staten is erkend en geleid heeft tot een objectivering van de aansprakelijkheid;
- (b) dat de invoering in ons land van een regel van objectieve aansprakelijkheid misschien een verbetering maar zeker geen eindoplossing betekent.

Het voorbeeld van de ons omringende landen kan dus dienen om onze eerste stelling (a) te staven. Om de gegrondheid van de tweede stelling (b) te bewijzen dient buiten het vertrouwde kader gegrepen naar verder gelegen voorbeelden en moet de deugdelijkheid bewezen worden van oplossingen die helemaal los van de aansprakelijkheidsgedachte zijn ontworpen. Een poging daartoe wordt in het volgende hoofdstuk ondernomen.

204 Het argument van het rechtsbewustzijn

Wat voorafgaat moge volstaan om te antwoorden op het traditioneel argument, dat de aansprakelijkheid in het verkeer niet kan losgelaten worden, omdat ze daarvoor te diep ingeworteld is in het rechtsbewustzijn en deel uitmaakt van ons beschavingspatroon. In die zin bijvoorbeeld nog (n.a.v. het Tunc-project) BEDOUR : "Réformer le droit, c'est indispensable, mais n'abandonnons pas pour autant les principes de la responsabilité qui épousent d'une manière étroite les idées de nos concitoyens. Sur ce point, le plus modeste paysan, le plus humble des ouvriers en savent autant que le savant juriste" (1).

(1) Geciteerd door R. SAVATIER, "Comment repenser la conception française actuelle de la responsabilité civile?", in D., 1966, Chr., blz. 157, nr. 26; in dezelfde zin : "Lorsqu'on parle de supprimer la responsabilité individuelle pour y substituer une responsabilité collective, c'est un drame très grave qui s'instaure : c'est toute notre civilisation qui est en jeu" (A. TOULEMON en J. MOORE, "À propos de la responsabilité civile. Progrès ou régression", in Gaz. Pal., 1965, I, blz. 111).

Ten eerste zijn argumenten die gebaard worden uit het algemeen rechtsgedoor of het rechtsbewustzijn ("Les idées de nos concitoyens") vaak gevaarlijke argumenten die dikwijls over en weer kunnen worden aangepewend. Om het echte rechtsgedoor te kennen dient den gezien, niet naar het geboekstaafde recht (the law in the books) maar naar het toegepaste en belcofde recht (the law in action) (1). Welom, uit wat in het eerste hoofdstuk van het eerste deel is gezegd over de socialisering van de verkeersaansprakelijkheid door rechtspraak en -praktijk onder invloed van het versekeringsbeginsel blijft dat het rechtsgedoor op onze dagen niet onvoorwaardelijk meer gaat in de richting van een getrouwe eerbiediging van de subjectieve en individuele beginselen, maar integendeel een flink eind is opgeschoten op de weg naar een automatische vergoeding van slachtoffers door een collectiviteit (2).

In die zin TUNC : "Le droit se trouve en pratique, entre un système de responsabilité pour faute et un système de couverture des dommages, indépendamment des fautes, par la collectivité des conducteurs de véhicules à moteur : on évolue du premier système vers le second et on est déjà beaucoup plus près du second que du premier" (2).

In de Verenigde Staten wordt soms beweerd dat de verkeersongevallenvergoeding in de praktijk van de rechtbanken niet meer het beeld vertoont van een verliesverschuiving van de foutloze naar de foutieve partij, maar integendeel "a shift from nonowners of automobiles to owners and from injured owners to noninjured owners" (3). Een van de belangrijkste bevindingen van het sociologisch onderzoek van BLOEMBERGEN was ten andere, dat veel slachtoffers de aansprakelijkheidsverdering niet instelden, alhoewel hun eis kans op slagen leek te hebben. De redenen hiervoor zijn zeer uiteenlopend (onwetendheid, opzien tegen de moeite en de kosten), maar wijzen toch op een geringe "claims consciousness" (4).

- (1) Meer hierover vinde men bij : P. VINKE, Rechtsociologie en jurimetrie, Deventer, 1970, blz. 12; men loze ook : R.O. DALCQ, "L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation", in J.T., 1965, blz. 497.
- (2) A. TUNC, "Pour une loi de sécurité routière", in Rev. dr. cont., 1966, blz. 66.
- (3) A. CONARD e.a., Automobile Accident Costs and Payments, Michigan, 1964, blz. 7.
- (4) A.R. BLOEMBERGEN & P.J.M. van WERSCH, Verkeersslachtoffers en hun schade, Deventer, 1973, blz. 132-133.

En ten tweede en vooral lijkt ons de visie van BEDOUR in de hoger aangehaalde passage erg beperkt : hij heeft gelijk dat in onze samenleving een gedachte leeft van verantwoordelijkheid, maar zal moeten toegeven (1) dat het verkeersschade-recht zoals het op onze dagen reilt en zeilt de echte aansprakelijkheidsgedachte niet meer tot haar recht laat komen, en dat de aansprakelijkheid een lege formule is geworden als blijkt, zoals uit de analyse in dit hoofdstuk, dat haar wortels (vrijheid en rechtvaardigheid) in het verkeer in losse aarde zijn komen te zitten. En daarbij verliest BEDOUR uit het oog dat onder de burgers ook andere ideeën leven dan die van een aansprakelijkheid; bedoeld wordt ondermeer, de gedachte aan een solidariteit, die vorm krijgt in de verzekering. Welke vorm, moet uit het volgende hoofdstuk duidelijk worden.

(1) ... wat hij na enkele jaren inderdaad heeft gedaan (zie nr. 444).

HOOFDSTUK VII: EXPLICITATIE VAN DE NO-FAULT EN FIRST-PARTY VERZEKERINGSBEGINSELEN

205 In het algemeen. Indeling van het hoofdstuk

Door in het vorig hoofdstuk aan te geven waarom naar ons gevoelen binnen het aansprakelijkheidskader geen definitieve oplossing voor het verkeersschadeprobleem kan worden bereikt, hebben we onszelf verplicht in dit tweede hoofdstuk uitgebreid aandacht te besteden aan het alternatief, dat voorlopig in afwachting van verdere precisering aangeduid wordt als de no-fault first-party verzekering. Dit alternatief is zich, op een enkele uitzondering na, pas sinds ongeveer 1960 gaan aftekenen, nadat objectivering van de aansprakelijkheid meer dan een eeuw gegolden had als de voor de hand liggende oplossing, die zonder veel weerstand en desnoods zonder wetswijziging kon worden bereikt.

Is het alternatief dus wel aan een bepaalde periode gebonden, dan is ze dit niet aan een bepaald land of rechtsstelsel: aan de genoemde beginselen is op een of andere wijze gestalte gegeven in de wetgevingen van ver van elkaar gelegen landen als Noorwegen (1961), Finland (1959), Polen (1962), de Verenigde Staten (sedert 1971), Nieuw-Zeeland (1974), Israel (1976), Zweden (1976) en straks Québec en misschien Australië en Groot-Brittannië, terwijl de invoering in minstens een tiental andere staten ernstig is onderzocht.

Uit het eerste deel is gebleken hoe grondig deze nieuwsoortige stelsels van elkaar verschillen, zodat het moeilijk is een overzicht te geven van hun gemeenschappelijke kenmerken. Toch werden hoger reeds de twee grondbeginselen aangegeven, waaruit duidelijk de afstand bleek tussen de nieuwe ideeën en de traditionele aansprakelijkheidsoplossing: de nieuwe verzekeringen zijn no-fault en first-party. Vooreerst no-fault, omdat ze ervan uitgaan dat het, gelet op de eisen van het moderne wegverkeer en op de mogelijkheden geboden door de verzekerings-techniek, sociaal onaanvaardbaar is de slachtofferbescherming te koppelen aan de schuldvraag. Verder first-party, omdat als voor de verzekering wordt geopteerd, een rechtstreeks (first-

party)verzekeringsverband verkieselijk is boven een onrechtstreeks (third-party) verzekeringsverband, dat als aansprakelijkheidsverzekering aan een of ander aansprakelijkheidsstelsel is gekoppeld; elke aansprakelijkheidsgedachte overstijgen maakt het mogelijk, zo is aan het einde van het vorige hoofdstuk gebleken, een ruimer veld van verkeersschade te bestrijken, en dit tegen lagere administratieve en psychologische kosten, nu een tussenschakel (de figuur van de aansprakelijke) is uitgeschakeld en de gelaedeerde rechtstreeks met een verzekeraar in verbinding wordt gesteld.

Voor de rest is het moeilijk zoeken naar punten van overeenkomst tussen de stelsels die aan de twee genoemde beginselen gestalte geven. Wel konden in het eerste deel met enige moeite drie modellen worden onderscheiden (de modellen 3, 4 en 5). Toch is de kwestie van de uitstippeling van het toekomstig Belgisch ongevallenrecht niet beperkt tot de keuze tussen drie modellen. Daarvoor bestaan ook binnen elk van deze modellen op allerliefte punten te veel verschillen : inzake financiering, toepassingsgebied, organisatie, maatregelen voor ongevallenpreventie, omvang der verzekeringsprestaties... Termen als no-fault of first-party wijzen immers niet op een bepaalde techniek, maar op algemene beginselen waaraan op zeer uiteenlopende wijze gestalte kan worden gegeven. Dit is hoger reeds gezegd, maar het is goed dit hier te herhalen : er zal immers een gans hoofdstuk nodig zijn om deze beginselen te preciseren.

Voor de indelingswijze en de behandeling in dit hoofdstuk wordt een aanpak vanuit de doelstellingen verkozen in het spoor van de moderne literatuur (1). De discussie gaat immers over een ingrijpen in bestaande systemen, dus over een

(1) Men raadplege bv. : P.S. ATIYAH, Accidents, Compensation and the Law, Londen, 1970, blz. 515-589; A.R. BLOENBERGEN, "Naar een nieuw verkeersongevallenrecht", in N.J.B., 1973, blz. 962-963; G. CALABRESI, The Costs of Accidents, New Haven, Londen, 1970, blz. 24-34; H.L. WEYERS, Unfallschäden, Frankfurt, 1971, blz. 443-634, inz. blz. 443-446.

te voeren beleid. En van een werkelijk beleid kan alleen sprake zijn, als beleidvoerders doelstellingen voor ogen hebben, als ze die doelstellingen in onderlinge samenhang zien en als ze zich een beeld hebben gevormd over de prioriteiten. Als doelstellingen zien we : slachtofferbescherming, schade-spreiding, kostenallocatie, verwezenlijking van het gelijkheids- en van het vrijheidsbeginsel en ongevallenpreventie. Deze opsomming nemen we over van BLOEMBERGEN (1), uit wiens lijst we nochtans twee doelstellingen laten vallen : die van de realisatie van een draagplicht van schuldige schade-verwekkers, omdat ze o.i. onder het oogmerk van de ongevallenpreventie en kostenallocatie valt, en die van de efficiency, omdat deze eis bij het nastreven van alle doelstellingen voor ogen dient gehouden. De volgorde waarin deze doelstellingen in de paragrafen van dit hoofdstuk behandeld werden, is niet willekeurig : ze staan immers niet, zoals capita selecta, volkomen los van elkaar; in elke paragraaf wordt voortgebouwd op wat in de vorige is gezegd; begonnen wordt met algemene vragen, die naarmate het hoofdstuk vordert worden gepreciseerd.

(1) A.R. BLOEMBERGEN, op. cit., blz. 962-963.

§ 1. Verwezenlijking van het gelijkheidsbeginsel. Het toe-
passingsgebied van een verkeersverzekering

206 Situering en indeling van de paragraaf

De vraag naar de toepassingsfeer van de nieuwsoortige verzekering is de eerste die in dit hoofdstuk aan de orde komt, en tegelijk de belangrijkste en degene die het moeilijkst te beantwoorden is. Ze betreft immers het uitgangspunt van de voorgenomen hervorming : is wat herdacht moet worden het verkeersschaderecht alleen (zoals de titel van de verhandeling insinueert), of dienen bredere aspecten van het ongevallenrecht aangepakt, wat naast andere slachtoffers ook verkeersslachtoffers ten goede moet komen ? De hervorming over het ganse front van de vergoeding van persoonsschade lijkt te beantwoorden aan een eis van gelijkbehandeling van gelijke noden (A). Dat een eenheidsstelsel niet haalbaar is op korte termijn (B) belet niet nu reeds de gelijkheidseis te verwezenlijken tussen verkeersslachtoffers, in afwachting van een realisatie ervan op een hoger punt (C).

A. De eis van gelijkbehandeling van gelijke noden

207 Twee uitgangspunten voor een lotsverbetering van de verkeers-
slachtoffers

Uit het eerste deel bleek dat van de lotsverbetering van de ongevalsslachtoffers op twee grondig uiteenlopende manieren werk kan worden gemaakt (1). Vooreerst zoals de oplossing van het probleem tot nu toe traditioneel werd gezien : door voor bijzondere categorieën van ongevallen gezien de bijzondere noden die ze schiepen bijzondere voorzieningen te treffen. Dit is het duidelijkst gebeurd voor de arbeidsongevallen in de jaren rond de laatste eeuwwisseling, en sedertien

(1) A. TUNC, "L'indemnisation des dommages corporels subis par accident : le rapport de la commission royale néo-zélandaise", in Rev. int. dr. comp., 1968, blz. 698.

voor autoöngevallen, zij het in het ene land ingrijpender dan in het andere :door een objectivering van de verkeersaansprakelijkheid, het invoeren van een verzekeringsplicht en van een waarborgfonds, of door een nieuwere oplossingen in de lijn van een no-fault first-party verzekering. Maar er kan ook grondig anders tewerk worden gegaan : uitgangspunt is dan, dat wat aan een hervorming toe is wel degelijk het ongevallenrecht is in haar geheel. De bijzonder nadelige situaties van sommige slachtoffers zijn in deze optiek slechts de pijnpunten van een dieper liggende kwaal : het niet langer aangepast zijn van het ongevallenrecht aan de moderne samenleving met haar nieuwe noden en haar nieuwe mogelijkheden. In dit licht gaat het niet langer op door het treffen van partiële oplossingen steeds nieuwe categorieën van "geprivilegieerde" slachtoffers in het leven te roepen. De eindoplossing wordt geboden door een eenheidsstelsel dat alle persoonsschade gelijk behandelt, ongeacht de omstandigheden waarin ze werd opgelopen en dat dus bijvoorbeeld de vorm aanneemt van een algemene volksverzekering voor persoonsschade (1) uit ongevallen, zoals beschreven in het vijfde model. Ook op die manier zijn verkeersslachtoffers aan een lotsverbetering toe, maar dan als medebeneficianten van een bredere hervormingsbeweging.

Voorstanders van deze tweede weg verwijten de ontwerpers van specifieke verkeersverzekeringen dus hun blik niet ver genoeg te richten en niet te zien dat de ontwikkeling van de sociale verzekeringen en van overige voorzieningen aan de kant van de gelaedeerden radicalere oplossingen mogelijk maken, en dat elk

(1) Opmerkelijk is dat de gelijkheidseis bijna steeds alleen op persoonsschade wordt toegepast. Bij zaakschade zou het gelijkheidsbeginsel zich niet stellen, aldus A.R. BLOEMBERGEN, die een der enigen was om aan dit aspect aandacht te besteden : verkeersschade, brandschade, aanvaringsschade, bouwschade e.d.m. vormen uit privaatrechtelijk, verzekerings-technisch noch sociaal oogpunt een eenheid zodat gelijke behandeling mogelijk noch geboden lijkt (op. cit., blz. 603).

vasthouden aan categorieën van ongevallen tot halfslachtheid moet leiden en tot een discriminatie tussen slachtoffers met gelijke noden. De eindoplossing dient dus gezien in de richting van een ontwikkeling - zowel uitwendig als inwendig - van de sociale verzekeringen en voorzieningen, die weldra een peil kunnen bereiken waarop de aansprakelijkheid voor persoonsschade zonder veel verlies voor de slachtoffers kan worden losgelaten : alleen op die manier wordt het ongevallen-vraagstuk definitief en met zin voor verdelende rechtvaardigheid opgelost. Pas als het vergoedingsvraagstuk losgemaakt wordt van de omstandigheden van het ongeval, kan alle aandacht gericht worden op de gevolgen van het ongeval, die gelijk kunnen zijn ongeacht de omstandigheden. Vandaar de ontwerpen van kauzal unspezifische ongevallenwetten, die in het eerste deel als het vijfde model zijn besproken.

208 De gelijkheidseis als theoretische fundering voor een eenheidsstelsel

Met de uitspraak van het einde van het vorige nummer raken we de ongetwijfeld sterke theoretische grondslag van de redenering : de gelijkheidseis of eis van gelijkbehandeling van gelijke noden (1), waaraan slechts is voldaan als alle slachtoffers met dezelfde schade recht hebben op gelijke prestaties, ongeacht de omstandigheden waarin de schade is opgelopen, op grond van een stelsel dat als regel moet huldigen dat "the nature of the injury, not its cause should be the issue" (2).

-
- (1) Hierover o.m. : P.S. ATIYAH, Accidents, Compensation and the Law, Londen, 1970; A.R. BLOEMBERGEN, "Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen te worden door een stelsel van verzekering?", in H.N.J.V., blz. 90-91, nr. 40; H. BOGS, Die Sozialversicherung im Staat der Gegenwart, Berlijn, 1973, blz. 465; D.W. ELLIOTT en H. STREET, Road Accidents, Londen, 1968, blz. 249; R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 3-5; D. SCHAFER, Soziale Schäden, soziale Kosten und soziale Sicherung, Berlijn, 1972, blz. 162-167; A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 92.
- (2) Aldus betreffend n.a.v. de Nieuwzeelandse ongevallenwet : J.M. MATHESON, "Compensation for Personal Injury in New Zealand. The Woodhouse Report", in I.C.L.Q., 1969, blz. 193.

De gelijkheidseis is op de meest systematische wijze geëxpliciteerd in het Nieuwzeelands Woodhouse-rapport en in de geschriften van de Nederlander BLOEMBERGEN, de Brit ISON, de Duitsers SCHÄFER en WEYERS en de Skandinaviërs STRAHL en USSING, waarvan hoger uitgebreid sprake (1). Hier moge een samenvatting volstaan van de kritiek op stelsels die, zoals specifieke verkeersverzekeringen, tegen de gelijkheidseis ingaan (2).

- Een specifieke verkeersverzekering werkt discriminerend en schept een rechtsongelijkheid waarvoor geen grond bestaat.
- Ze is daarenboven anachronistisch want in strijd met het streven naar gelijkbehandeling van gelijke noden die zich op onze dagen aftekent op het domein van de sociale verzekeringen.
- Ze is compromitterend voor de wetgever, die eenmaal de eerste stap gezet, nog moeilijk weerstand zal kunnen bieden aan andere groepen van slachtoffers die op een afzonderlijk regime zullen aansturen.
- Ze wordt daarenboven met de groei van de sociale verzekeringen op het domein van de persoonsschade steeds minder noodzakelijk.
- Het creëren van afzonderlijke stelsels dreigt kostelijker uit te vallen dan een eenheidsstelsel, en geeft aanleiding tot randbetwistingen en kan dus aanzetten tot bedrog.

Het argument dat verkeersslachtoffers geen eigen voorzieningen behoeven, wordt vaak gestaafd door te verwijzen naar het aandeel van de verkeersongevallen in het totaal ongevallenaantal dat, zeker voor de dodelijke ongevallen, inderdaad geringer is dan gewoonlijk wordt aangenomen (3).

Het argument van de gelijkbehandeling wordt in de buitenlandse rechtsleer dikwijls aangeduid als het "bath tub argument"

(1) Men herleze resp. nr. 158, 150, 180, 154 en 148.

(2) Zie vooral : A.R. BLOEMBERGEN, Dient de wettelijke aansprakelijkheid..., blz. 96-99, nr. 45-46.

(3) Aldus : G. CLAUS, "Aansprakelijkheid of zekerheid ?", in R.W., 1966-1967, kol. 1393-1394.

: waarom dient iemand die thuis in zijn badkuip uitglijdt over een stuk zeep anders behandeld dan een verkeersslachtoffer ?
(1)

Het bezwaar van anachronisme en discriminatie dat tegen het treffen van deeloplossingen wordt opgeworpen, is gewichtig in het licht van de recente ontwikkelingen op het domein van de sociale verzekeringen, die in een streven naar harmonisatie voor gelijke toestanden en noden gelijke voorzieningen willen treffen. Op onze dagen - maar ook reeds vroeger (2) - slaat de kritiek in de eerste plaats op de bijzonderbehandeling van arbeidsongevallen. Vooral sinds de toenadering met de algemene sociale zekerheid door de wet van april 1971¹⁰ is de vraag gesteld of niet verder diende gegaan en werd inhoudelijk en ten gronde het uitzonderingskarakter van de arbeidsongevallenwetgeving in vraag gesteld.

Voor een hervorming zou de Nederlandse wet van 18 februari 1966 model kunnen staan, die schoon schip heeft gemaakt met de bestaande verscheidenheid op het domein van de arbeidsongeschiktheidsverzekering. Ligt een dergelijke regeling in de lijn van de evolutie van het Belgisch recht, waarvan de wet van 1971 de voorlaatste stap zou zijn ? Alhoewel ter gelegenheid van de wetsherziening weinig aandacht is besteed aan de juridische grondslagen of de theoretische beginselen van de ingestelde regeling, blijken de Raad van State en de Senaatscommissie niet blind te zijn gebleven voor de diepgaande invloed van de veralgemening van de verzekeringsplicht op de aard van de arbeidsongevallenregeling, die dicht genoeg bij de algemene sociale zekerheid was komen te staan om het vraagstuk van de verhouding tussen beide regelingen te stellen (3).

(1) A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 92.

(2) Aldus reeds in 1942 L. BEVERIDGE, die aanstoot nam aan "the anomaly of treating equal needs differently" en overwoog dat "a complete solution is to be found only in a completely unified scheme for disability without demarcation by the cause of disability" (gecit. door J.M. MATHESON, op. cit., blz. 192).

(3) Men leze inz. : Parl. Besch., Senaat zitt., 1969-1970, nr. 328, blz. 69, en zitt. 1970-1971, nr. 215, blz. 3; over de mogelijke unificatie : H. LENAERTS, Inleiding tot het sociaal recht, Gent, Leuven, 1973, nr. 86, blz. 108; G. DE BROECK, "Arbeidsongevallen en Beroepsziekten", in De ont-
.../...

Maar ook op een breder vlak neemt de harmonisatie van de sociale zekerheid, waarover zoveel te doen is, de vorm aan van een gelijkschakeling van voorzieningen voor gelijke noden. Inzake mindervalidenzorg bijvoorbeeld dient een einde gemaakt aan het naast elkaar bestaan van maatregelen met hun vele overlappingsen, en die hetzelfde doel nastreven met andere middelen (1). In een verdere faze kan nog verder vereenvoudigd worden door bijvoorbeeld het wegvallen van het arbeidsinkomen te compenseren door een loondervingsregeling met evenwaardige prestaties los van de vraag of werkloosheid, arbeidsongeschiktheid of zelfs ouderdom aan de basis ligt van de te verhelpen toestand, dus volledig los van de causaliteit en uitsluitend ingegeven door de gestelde finaliteit

Samengevat : de recente tendenzen op het domein van de sociale verzekeringen en voorzieningen doen een argument te meer aan de hand om de voorkeur te geven aan een eenheidsstelsel boven deeloplossingen.

B. Het traditioneel argument van de niet-haalbaarheid van een eenheidsstelsel

209 Ontwerpen van eenheidsstelsels niet in wetten omgezet

Uit een overzicht van de buitenlandse voorbeelden en hervormingsvoorstellen, verzameld in het eerste deel van de verhan-

.../...

wikkeling van de Belgische wetgeving van sociale zekerheid, Leuven, 1971, blz. 182; E. DEUGELS, Van "risque professionnel" tot "risque social", Brussel, 1967, blz. 36-98; over de eenmaking in Nederland : A. BOSSCHER, "La nouvelle loi sur l'assurance en cas d'incapacité de travail aux Pays-Bas", in Dr. soc., 1967, blz. 588-591.

- (1) Aldus bv. B. WAUTERS-VAN BUGGENHOUT : "Evenmin mag de hulpverlening afhankelijk gesteld worden van de oorsprong van de minder-validiteit, zoals nu vaak het geval is (...). De aard en de omvang van de voorzieningen moeten bepaald worden door hun doel" (Het juridisch statuut van de minder-valide, Gent, Leuven, 1975, nr. 605, blz. 511).

deling, blijkt dat de gedachte aan een eenheidsstelsel weinig weerklank heeft gevonden : in de meeste landen nam de hervorming de vorm aan van het invoeren van een nieuwsoortige verzekering voor verkeersslachtoffers alleen (derde en vierde model). Verdergaande innovaties in de zin van stelsels die aan de gelijkheidseis gestalte geven, worden voorgesteld als niet haalbaar op korte termijn : de theoretische waarde van het gelijkheidsbeginsel wordt erkend, de zin voor harmonie en de logica van stelsels die ervan uitgegaan wordt ingezien, maar tegelijk wordt ingeroepen dat het verwezenlijken ervan in elk geval buiten het bereik van de huidige mogelijkheden ligt en zeker niet de eerste zorg moet zijn voor juristen die zich op onze dagen moeten inzetten voor een betere slachtofferbescherming (1). Een eenheidsstelsel, zo wordt geredeneerd, mag dan nog wenselijk zijn en op sterke gronden verantwoord, het is de vraag of het ooit bereikt zal worden, en in afwachting mag de aantrekkingskracht van het theoretisch model de aandacht niet afleiden van actuele noden en dus voorzieningen om deze te verhelpen niet in de weg staan.

Dat een hervorming in één trek van het ganse domein van de persoonsschade op korte tijd niet te verwezenlijken valt, is uit de feiten gebleken. Voorstellen in die zin, zelfs gedetailleerd uitgewerkt, zijn de rechtstheoretische sfeer niet ontgroeid. Nog in 1967 zag de Nederlander BLOEMBERGEN het nieuw ongevallenrecht geboren worden uit "het naar elkaar toedrijven en botsen van twee continenten" - dat van de sociale verzekeringen en dat van de aansprakelijkheid -, maar zes jaar later gaf hij "langzamerhand strijdensmoe" toe, zich voorlopig in een hervorming met beperktere omvang te

(1) Representatief voor deze houding is de bedenking van A. TUNC : "What is desirable in principle, is not always practicable" (Traffic Accident Compensation, nr. 92); in dezelfde zin ook bv. : R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 3-5.

kunnen vinden en tekende toen de contouren van een nieuw verkeersongevallenrecht (zie nr.153). Niet anders verliep de evolutie in de Skandinavische landen : in 1950 genoten de brede ideeën van STRAHL op het negentiende rechtscongres en in de daarop volgende jaren in de literatuur grote bijval, maar vijftientig jaar later blijken ze slechts (en dan nog maar ten dele) verwezenlijkt op bepaalde domeinen (zie nr.149). En toch was in beide gevallen de overname van de vergoeding door de sociale verzekeringen voor vrij binnenkort in het vooruitzicht gesteld.

Blijft het Nieuwzeelandse precedent. Toch mag het belang ervan als voorbeeld niet worden overschat; vooreerst omwille van een aantal redenen van demografische en sociologische aard (zie nr.156), maar ook en vooral omdat de gelijkheidseis er niet zo consequent is nagekomen als een eerste lezing doet vermoeden. Om dit laatste te begrijpen is een inzicht vereist in de grenzen van de gelijkheidseis, waarover sprake in het volgend nummer.

210 De grenzen van de gelijkheidseis. Situering van het Nieuwzeelands voorbeeld en gelijkaardige voorstellen

Het antwoord op de vraag hoe ver de gelijkheidseis wel strekt, is theoretisch gemakkelijk te leveren : zolang de noden dezelfde zijn, legt de eis van non-discriminatie op deze gelijk te behandelen. De gevolgen op het praktische vlak reiken veel verder dan vermoed. De gelijkheidseis is immers een bijzonder krachtige eis; bij een eerste kennismaken sympathiek, weet ze velen voor zich te winnen, maar legt hen dan meteen de verplichting op tot het uiterste te gaan. Halverwege stoppen leidt tot halfslachtigheid. En nu is juist dit halt houden langs de weg wat velen hebben gedaan - hetgeen koren op de molen is van hen, die volhouden dat de gelijkheidseis in haar meest radicale formulering niet te verwezenlijken is, en zeker niet op korte termijn. Hoever de eis wel strekken kan, en tot op welk punt ze is nagekomen in de hervormingsvoorstellen naar het vijfde model zijn de belangstellingspunten die hieronder worden onderzocht.

Een eerste stap kan zijn, dat men aanstoot neemt, bijvoorbeeld n.a.v. een rechtelijke beslissing, aan de ongelijkbehandeling van verkeersslachtoffers alnaargelang ze zich op de arbeidsweg bevonden of niet - alnaargelang ze bijvoorbeeld de fameuze⁵ drempel van artikel 8 W.A.D. hadden overschreden of niet - en vanuit die verwondering vraagtekens plaatst achter de zin van een bijzonder beschermingsstatuut voor slachtoffers van arbeidsongevallen; of men kan ingezien hebben dat de fout in het verkeer vaak een schimmig en moeilijk te bewijzen karakter heeft en het aansprakelijkheidsrecht dus discriminerend tewerk gaat door sommige slachtoffers af te wijzen en anderen te voldoen op grond van een dergelijk beginsel. En telkens kan men dan pleiten voor een stelsel dat een gelijkheid creëert tussen alle ongevalsslachtoffers, in de zin van de Nieuwzeelandse ongeval-
 lenwet of de gelijklopende voorstellen in Nederland en Skandinavië. Maar om de gelijkheidseis in haar radicale formulering recht te doen wedervaren moet verder worden gedacht dan alleen maar het instellen van een solidariteit tussen slachtoffers van ongevallen. Het ongeval is immers slechts één verschijningsvorm van persoonsschade, naast de ziekte. En gezien vanuit de noden van het slachtoffer - het thans ingenomen standpunt - is het onverschillig of kosten voor gezondheidszorgen werden gedaan of een beroepsinkomen werd gederfd n.a.v. een ongeval of van een ziekte.

Vanuit de gelijkheidseis valt dan ook niet te verdedigen, dat de Nieuwzeelandse ongeval-
 lenwet, zoals reeds uit haar opschrift blijkt, ongevallen wel en ziekten niet tot haar voorwerp neemt (op de beroepsziekten na, die om een historische reden zijn opgenomen) (zie nr. 164). Deze belangrijke uitsluiting lag reeds vervat, zo is hoger gezegd (zie nr. 159) in het Woodhouse-rapport en is zelfs daar niet uitdrukkelijk gemotiveerd. Wel is een passage van belang waarin het onverstandig wordt genoemd "een te grote sprong te willen maken om te bereiken wat beter in twee opeenvolgende stappen wordt verwezenlijkt" (1). Het is dus goed voor ogen te houden dat het

(1) J.M. MATHESON, op. cit., blz. 199.

enig wettelijk voorbeeld waarnaar door tegenstanders van specifieke verkeersverzekeringen kan worden verwezen de gelijkheidseis niet absoluut en definitief nakomt, maar de gelijkheid vestigt op een bepaald niveau : dat van de solidariteit tussen slachtoffers van ongevallen. Betekenisvol is verder, dat ontwerpen die wel verder wilden gaan door ziekten op gelijke voet te behandelen met ongevallen, niet in wetten zijn omgezet. Dit is bijvoorbeeld het geval voor het Australisch rapport, dat het ondenkbaar vond niet tevens ziekten te bestrijken (zie nr. 179). Ook BLOEMBERGEN sluit nergens ziekten uit, al is de titel van zijn intrerede op dit punt misleidend (zie nr. 151). Het is duidelijk dat ontwerpen die het nieuw ongevallenrecht zien geboren worden uit een ontwikkeling van de sociale verzekeringen en de overname door deze van de vergoedende functie die tot dusver door het aansprakelijkheidsrecht werd uitgeoefend, het ganse veld van de persoonsschade zullen bestrijken. Maar de uitbouw van de sociale verzekeringen die het mogelijk moet maken deze stap te zetten lijkt trager te gebeuren dan enkele jaren geleden werd verwacht.

Het best uitgewerkte voorstel dat ongevallen en ziekten gelijkbehandelt en daarenboven op de stevigste theoretische inzichten is gegrondvest, komt van de hand van de Duitser SCHÄFER (zie nr. 154). Zijn uitgangspunt was dat de gedachte aan verantwoordelijkheid de plaats moest ruimen voor een gedachte aan solidariteit, waarbij alle "geprivilegieerde slachtoffers van hun bevoorrechtiging afstand doen" en alle categorieën wegvallen tussen slachtoffers van foutieve tussenkomsten en anderen, tussen getroffen en door een professioneel risico en anderen en tussen geaccidenteerden en zieken.

Op die manier moet het mogelijk worden alle slachtoffers op een reële basis te vergoeden voor inkomstenderving, voor gedane kosten voor gezondheidszorgen in de brede zin en zelfs voor extrapatrimoniale schade, al dient op dit punt de voorrang te gaan naar de ernstige gevallen. Zijn de prestaties dus volkomen kauzal unspizifisch, dan wordt voor de bijdrageheffing wel naar de oorzaken gekeken van de ongevallen en ziekten en worden specifieke gevaarsbronnen zwaarder belast : geen Leistungsdifferenzierung dus, maar wel Belastungsdiffe-

renzierung. Schuldbeschouwingen mogen nog wel spelen in de vorm van reductie van de aanspraken bij gekwalificeerde fout. De uitvoering van de verzekering dient zeker wat de prestatieverlening betreft gecentraliseerd (niet noodzakelijk bij een overheidsinstelling), terwijl voor de financiering wel verscheidene fondsen naast elkaar kunnen bestaan.

De uitsluiting van ziekten in het enig bestaand voorbeeld van een eenheidsstelsel is vooral bezwarend, nu algemeen het besef doordringt dat het onderscheid tussen ongevallen en ziekten als verwezenlijkingsvormen van persoonsschade niet alleen juridisch moeilijk te maken is, maar ook medisch weinig sterk houdt. Medisch kan geen enkel absoluut onderscheidingscriterium worden gevonden, en kunnen hoogstens een aantal kenmerken worden opgesomd die overwegend de ongevalssituatie typeren (afwezigheid van louter intra-persoonlijke potentiële risico's, zintuiglijk waarneembare gebeurtenis, zintuiglijk waarneembare traumata) of die meer op ziekte wijzen (aanwezigheid van zuiver intra-persoonlijke risico's, een gebeuren, ziekte-toestand of kwalen) maar steeds scheppen deze kenmerken grensgebieden die elkaar overlappen (1). Ook juridisch bestaat voor de maatschappij geen reden om ongevallen grondig anders te behandelen dan ziekten, zoals ondermeer blijkt uit een diepgaande studie van ATIYAH (2). Daarin rekent de auteur af met twee opvattingen : (a) dat voor ongevallen de maatschappij altijd een zekere verantwoordelijkheid draagt die ze voor ziekten niet heeft - wat geen steek houdt nu uitgemaakt is dat ook veel ziekten door de organisatie van de maatschappij veroorzaakt worden; (b) dat ongevallen zich meestal plots en onverwacht voordoen en het slachtoffer storen in zijn toekomstverwachtingen, terwijl ziekten meestal voorzienbaar of te verwachten zijn en een langdurig verloop kennen, zodat de getroffen zijn vooruitzichten kan aanpassen en door vrijwillige verzekeringen zijn voorzorgen kan nemen - wat niet meer opgaat in de huidige stand van de geneeskunde die langdurige

(1) D. LAHAYE en J. VIAENE, "De begrippen arbeidsongeval en beroepsziekte", in B.T.S.Z., 1971, blz. 512.

(2) P.S. ATIYAH, Accidents, Compensation and the Law, Londen, 1970, blz. 478-485.

ziekten niet langer als normal hasards laat doorgaan, terwijl gelet op de toename van het gevaar voor ongevallen een vroegtijdige dood dit wel wordt, zeker voor bepaalde beroeps-categorieën.

Eens uitgebreid tot ziekten, opent zich voor het gelijkheidsbeginsel een onvermoed breed toepassingsgebied. Want zoals (vanuit het ingenomen standpunt) geen echte grens bestond tussen ongevallen en ziekten, zo is evenmin een absolute lijn te trekken tussen de klassieke ziekten en allerhande gebreken, tekortkomingen en onaangenaamheden zoals aangeboren fysische of mentale kenmerken die door het individu als storend worden ervaren, of zoals verlies van schoonheid, van kracht en van soepelheid tengevolge van het ouder worden. Aan de gelijkheidseis wordt een zeer verregeande interpretatie gegeven als ook in deze gevallen aan het recht wordt opgelegd een gelijkheid van kansen te scheppen (1).

Hierover de reeds eerder vernoemde ATIYAH : "It is merely intended to demonstrate that this distinction (bedoeld wordt, het onderscheid tussen ongevallen en ziekten) has, in a sense, been a natural stopping place in the development of compensation systems. But if the trend towards egalitarianism continues, we can expect this stopping place to be abandoned. If the process moves on, so we may find new stopping places. The point to which things appear to have arrived today certainly suggests that it is time to jettison the distinction between accident and disease. This does not mean that it is indefensible to distinguish between disabilities due to age, and those due to sickness; or between disfigurement arising from sickness and natural unprepossessiveness" (2).

Er kan nog verder worden gegaan op de ingeslagen weg als begrippen als ziekte en gezondheid niet eng individualistisch worden opgevat, maar, zoals het volgens een recente studie hoort, ook in hun sociale en zelfs ecologische betrokkenheid. Met de verfijning van het ziektebegrip verschuift de grens tot waar de

(1) P.S. ATIYAH, op. cit., blz. 489.

(2) Ibid., blz. 489.

gelijkheidseis kan worden doorgetrokken (1). En dient tenslotte ook de fysiologische sfeer niet overstegen en geargumenteed (zoals de moderne sociale rechtsleer doet), dat de noden van een werkloze dezelfde kunnen zijn als die van een arbeidsongeschikte of nog (zoals TUNC in een voordracht te Brussel heeft gedaan) dat het verrijzen van een grootwarenhuis de nabijgelegen winkelier voor dezelfde moeilijkheden stelt als bijvoorbeeld het verlies van een arm - en dat in al die gevallen ongeacht de causaliteit aan "gelijkbehandeling van gelijke noden" dient gedaan ?

Uit wat voorafgaat in dit nummer moge blijken :

- dat de gelijkheidseis zeer ver voert, verder dan door de de meeste rechtsleer wordt aangenomen en in elk geval verder dan door de enige wettelijke verwezenlijking van het vijfde model (de Nieuwzeelandse ongevallenwet) is bereikt;
- dat het traditioneel argument van de niet-haalbaarheid zeker geldt voor de gelijkheidseis in haar radicale formulering;
- dat wel zinvol een gelijkheid kan worden nagestreefd op een bepaald niveau, bijvoorbeeld (in stijgende mate) tussen alle verkeersslachtoffers, alle ongevalsslachtoffers of alle slachtoffers van persoonsschade.

C. Oplossing : de verkeersverzekering als stap in de richting van een eenheidsstelsel

211 Meerdere niveaus in een ongevallenrecht

In de volgende nummers wordt aangegeven waarom naar ons gevoelen de inspanningen zinvol gericht kunnen worden op het ontwerpen van een stelsel dat een gelijkheid schept tussen verkeersslachtoffers, in afwachting van verwezenlijking van de gelijkheids-

(1) J. VIAENE, Schade aan de mens, III, Evaluatie van de gezondheidsschade, blz. 102-121

eis op een hoger niveau. Het is onze overtuiging dat een specifieke verkeersverzekering wenselijk is, op voorwaarde dat ze de vorm aanneemt van "een tussenstadium op de weg naar een voorhands niet bereikbare radicale oplossing voor het ongevallenprobleem" (1) en dus zo wordt uitgebouwd dat ze de ontwikkeling op een breder front niet in de weg staat maar bevordert. De verkeersverzekering moet dus een rustpunt (stopping place) zijn in een evolutie, waarvan het eindpunt niet in zicht is.

212 Enerzijds : gelijkheid tussen slachtoffers van persoonsschade op het niveau van een basisbescherming

De behoefte aan een specifieke verkeersverzekering is omgekeerd evenredig aan de stand van de sociale verzekeringen en voorzieningen in het algemeen, waarvan ze dus niet los kan worden gezien. Er dient dus in elk geval werk gemaakt van de uitbouw van de bestaande verzekeringen en voorzieningen ten voordele van getroffenen door ongevallen of ziekten, ongeacht de omstandigheden. De te volgen richting is onlangs door het Instituut voor Sociaal Zekerheidsrecht (K.U.Leuven) aangeduid in het "Ontwerp van Wetboek Sociale Zekerheid". Ratione personae wordt een gelijkheid nagestreefd tussen werknemers, zelfstandigen en leden van het overheidspersoneel, op wie analoge regelen worden toegepast inzake terugbetalingen van kosten voor gezondheidszorgen en inkomensvervangende uitkeringen bij arbeidsongeschiktheid en werkloosheid; waar de regelingen (op detailpunten) toch afwijken, is dit om redenen die aan deze categorieën eigen zijn. De arbeidsongevallen- en beroepsziektenregelingen worden als bijzondere regimes afgeschaft en geïntegreerd in de algemene regelingen. En alhoewel (ongetwijfeld om redenen van haalbaarheid) niet expliciet de stap wordt gezet naar de invoering van een enkele loondervingsverzekering ongeacht de causaliteit (arbeidsongeschiktheid om fysiologische redenen of werkloosheid om economische redenen), zijn de voorzieningen bij arbeidsongeschiktheid

(1) A.R. BLOEMBERGEN, Nieuwe geluiden over het nieuw ongevallenrecht", in N.J.B., 1968, blz. 936.

en bij werkloosheid, alhoewel over twee titels gespreid, in alle opzichten aan elkaar gelijk : begrippen die voor de berekening van de uitkeringen van belang zijn, zoals basisinkomen en referteperiode zijn gemeenschappelijk en het is de bedoeling dat het percentage van het basisinkomen, waarin de uitkeringen worden uitgedrukt hetzelfde is in beide stelsels; ook het beheer en het toezicht zijn aan dezelfde organismen toevertrouwd (1).

De uitbouw in de aangegeven richting van een algemeen vergoedingsstelsel heeft rekening te houden met het fundamenteel gegeven van de schaarste aan vergoedingsmiddelen (2). Worden in de ontwerpcode geen cijfers vermeld, dan is te verwachten dat het vergoedingsniveau dat op de voorgestelde wijze bereikt wordt een eind afligt van de notie van de integrale schadeloosstelling die door het aansprakelijkheidsbeginsel is geconditioneerd. Wat dus wel bereikt wordt is dat geen noden worden overgeslagen en dat aan gelijkberechtiging wordt gedaan, maar dan op het niveau van een basisbescherming die de vraag laat bestaan "naar meer". Die vraag zal in het licht van de geldende opvattingen over billijkheid en rechtvaardigheid vooral in een bepaald geval met aandrang worden gesteld : als de schade veroorzaakt is door de duidelijke schuld van een ander. Zolang een marge bestaat tussen het vergoedingsniveau dat door algemene voorzieningen wordt bereikt en het peil van de integrale schadeloosstelling, kan de oplossing van het vergoedingsvraagstuk door een zelfs tot de spits gedreven verdelende rechtvaardigheid niet worden bereikt en dient deze gecorrigeerd vanuit een opvatting van vergeldende rechtvaardigheid, dus van een rechtvaardigheid die enkelingen

(1) Instituut voor Sociaal Zekerheidsrecht, Ontwerp van Wetboek Sociale Zekerheid, Leuven 1978, ~~blz.~~ te verschijnen

(2) Hierover o.m. : R. SAVATIER, "Comment repenser la conception française actuelle de la responsabilité civile ?", in D., 1966, Chr., blz. 152, nr. 11.

tegenover elkaar plaatst en hun belangen afweegt tegen de schuldigheid van hun gedrag (1).

Hierbij nog twee bedenkingen. Ten eerste : de uitbouw van de sociale verzekeringen en voorzieningen kan een weerslag hebben op de civielrechtelijke aansprakelijkheid in die zin, dat naarmate de kloof smaller wordt tussen de vergoedingsniveaus die in beide regimes worden bereikt, de vraag naar een veroordeling wegens onrechtmatige daad minder belangrijk wordt en met minder aandrang wordt gesteld, zodat de rechter bijvoorbeeld minder geneigd zal zijn technische vergissingen als fouten te laten doorgaan of de wetgever zal opleggen bij de schadebegroting te zien naar de ernst van de fout - wat telkens tot een aanzuivering van de aansprakelijkheidsgedachte zou leiden o.i.v. een externe factor, de toename van de sociale voorzieningen. Ten tweede : op een bepaald ogenblik in deze ontwikkeling kan het algemeen, sociaal gewaarborgd vergoedingspeil zo hoog komen te liggen, dat het niet alleen volstaat om de basisnoden te dekken maar ook beantwoordt aan wat het algemeen rechtsgevoel als een wezenlijke schadeloosstelling beschouwt die zelfs bij duidelijk foutieve schadeverwekking geen ruimte meer laat voor de vraag "naar meer".

Een dergelijk peil is in 1974 in Nieuw-Zeeland bereikt, geholpen door de bijzondere omstandigheden aan dat land eigen. In de loop van de voorbereiding van de Accident Compensation Act is dikwijls onderlijnd, dat wat verstrekt werd "real compensation for losses" was, en niet louter "assistance for need" (2).

213 Anderzijds : gelijkbehandeling van verkeersslachtoffers in afwachting van gelijkbehandeling in een bredere kring

De eerste opdracht voor het ongevallenrecht, zo is in het vo-

(1) Over dit alles leze men vooral : J. HELLNER, "Social Insurance and Tort Liability", in Scan. St. Law, 1972, blz. 195.

(2) In die zin : J.M. MATHESON, "Compensation for Personal Injury in New Zealand", in I.C.L.Q., 1969, blz. 195; alsmede in Australië : Compensation and Rehabilitation in Australië (Report of the National Committee of Inquiry), Canberra, 1974, blz. 105.

rig nummer betoogd, is de geprezen en theoretisch onaanvechtbare gelijkheidseis te realiseren op het niveau van een basisbescherming, die de aansprakelijkheidsvordering laat bestaan. In afwachting van de verwezenlijking van deze eis op een hoger niveau kan het recht genoopt worden een bijzondere slachtofferbescherming te ontwerpen, op domeinen waar (a) de foutaansprakelijkheid niet naar behoren functioneert en (b) ruimere financieringsbronnen voorhanden zijn. Deze bijkomende vergoedingsmiddelen moeten het mogelijk maken voor bepaalde ongevallen de kloof te dempen of voldoende te versmallen tussen het vergoedingsniveau dat door het algemeen ongevallenrecht wordt bereikt en dat van de volledige schadeloosstelling, zodat geen vraag meer bestaat "naar meer" en dus ook geen behoefte aan aansprakelijkstelling. Verkeersongevallen vormen zo'n categorie waarvoor een bijzondere verzekering dient ontworpen : dat de foutaansprakelijkheid niet behoorlijk werkt (voorwaarde a) is hoger aangetoond (zie nr. 182); dat er ruimere financieringsmiddelen voorhanden zijn (voorwaarde b) volgt uit het feit dat het gemotoriseerd verkeer reeds naar geldend recht als een specifieke gevaarbron is erkend en in het kader van een aansprakelijkheidsverzekering zwaarder dan andere activiteiten premieplichtig is gemaakt. Het begin van oplossing, de verzekering, is dus reeds aanwezig. Waar het op aankomt is, deze beter te organiseren (1).

Daarbij moet erover gewaakt worden, dat de verkeersverzekering het karakter krijgt van een "tussenstadium op de weg naar een radicale oplossing van het ongevallenprobleem". Zo zal men in de eerste plaats strak de hand moeten houden aan de gelijkheid en solidariteit tussen de verkeersslachtoffers, als voorafbeelding van een gelijkheid en solidariteit in een bredere kring. Verder zal de ontwikkeling van het verkeersongevallenrecht niet los mogen worden gezien van de ontwikkeling van het ongevallenrecht in het algemeen en met name van de sociale verzekeringen en voorzieningen : de prestaties van de ver-

(1) A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 92.

keersverzekering zullen het karakter moeten krijgen van een supplement boven de sociale zekerheidsprestaties, en er dient voldoende aandacht besteed aan de coördinatie tussen het algemeen en het specifiek regime.

214 Besluit. WEYERS over de noodzaak van een specifieke verkeersverzekering in een sociale zekerheidsperspectief

De hierboven ontwikkelde ideeën vonden we bijzonder bondig en treffend samengevat in een passage van de hand van WEYERS, die we daarom integraal en onvertaald citeren : "Under present social conditions, probably all over the world, the foremost aim to be pursued when handling traffic accidents is social security. This is not a question of individual choice, it is a universally accepted value, and there is probably no necessity or even possibility of discussing its validity. This means that any system of treating traffic accidents has to prove its capability of safeguarding social security. On the other hand, social security is a general problem. It means safety from the economic consequences of illness of any kind, from hunger, unemployment, disablement by old age and so forth. There is no reason whatever to give traffic accidents a special treatment. Such a move might be justified by tactical reasons, in a long-term strategy of social security. If you can not get wholesale social security, it seems rational to start where grievances are deepest and success seems politically attainable. But even then, the details of planning for traffic accidents have to be subordinated to this overall concept and they can not be justified, at least in an academic discussion - things may be different in day-to-day politics -, on grounds deriving from the situation of the traffic accident victim alone. This also means, for example, that if there is consensus that a certain general level of social security pensions is sufficient or that we can not afford more, there can be no justification for giving traffic accident victims and them alone more than others. If one considers the level insufficient, the only acceptable

reason for requesting more for the traffic accident victim alone, would come from practical politics and its value should be discussed exclusively on that level (1).

-
- (1) H.L. WEYERS, "The Economic Treatment of Traffic Accidents", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, 1974, blz. 81-82.

§ 2. Kostenallocatie. De financiering van een verkeersverzekering

215 Situering en indeling van de paragraaf

Aan het einde van het eerste hoofdstuk is aan de hand van de theorieën over "assurance oblige" aandacht besteed aan het procédé van de verliesverschuiving via verzekering dat geroepen lijkt om op bepaalde domeinen zijn plaats in te nemen naast dat van de verliesverschuiving via schuld (zie nr. 46^u). Hoeksteen van de verzekeringstechniek, zo werd gezegd, is dat deze niet alleen een verschuiving van de voorgekomen schade maar bovendien een spreiding ervan in de hand werkt. Op die manier konden slachtoffers worden geholpen ook buiten gevallen van schuld, en vanuit deze zorg voor slachtofferbescherming konden de technieken van schadespreiding gemakkelijk worden verdedigd : een beroep op ze doen was verantwoord telkens men de kost van het verlies, door het te verplaatsen, op de schouders kon leggen van een enkeling doch meestal van een groep of rechtspersoon die van het dragen ervan minder nadeel ondervond dan het slachtoffer (the principle of the smallest harm). Het ontbrak de schadespreidingstechnieken nochtans aan een systematisch inzicht en een diepere verantwoording : zo bleef de vraag open naar de samenstelling van het groepsvermogen waarover de schadelast moet worden gespreid; om de verzekeringsplicht op bepaalde domeinen aan de kant van de vergoedingsdebiteur te rechtvaardigen is in de loop van deze eeuw een beroep gedaan op uiteenlopende beginselen die een gemeenschappelijke verantwoording lieten vermoeden zonder ze bloot te geven; en vooral bleef het antwoord uit op de vraag naar de combinatie van de beginselen van schadeverschuiving via verzekering en van schadeverschuiving via schuld : is het eerste geroepen om het tweede op termijn af te lossen, of kunnen beide beginselen niet los van elkaar, al was het maar omdat een veralgemening van de verzekeringstechniek het preventiebeleid zou tegenwerken en dus plaats moet laten voor foutbestraffing?

De schadespreidingstechniek dient dus gepreciseerd, haar grondslagen blootgelegd : "risk-spreading, aldus CALABRESI, is not selfexplanatory", en in dezelfde zin ATIYAH : "the concept of (...) loss distribution is primarily a restatement of the problem and not a solution of it" (1). Een proeve van antwoord is gegeven door de juridisch-economische theorieën over kostenallocatie, die in de Amerikaanse rechtsliteratuur ongeveer gelijktijdig met het debat over de hervorming van het verkeersongevallenrecht, en zelfs in het bijzonder met het oog op het leiden van dit debat in bepaalde banen, opgang maakten na voor het eerst systematisch door de hierboven reeds terloops genoemde CALABRESI te zijn verwoord (2). Het bijzondere van zijn stellingen is, dat ze economische theorieën in verband brengen met het recht over ongevallen. Het past nu reeds te zeggen (wat aan het einde van de paragraaf zal worden gestaafd) dat deze combinatie origineel mag zijn en zijn verdiensten mag hebben, maar dat van een louter economische benadering geen absolute antwoorden mogen verwacht worden en de bevindingen ook op andere niveaus dienen getoetst.

De schadespreidingstechniek kan gemakkelijk een economisch aanknopingspunt worden gegeven : zeggen dat een verlies lichter om dragen wordt gemaakt door het te spreiden over meerdere personen is een toepassing maken van de leer van het af-

-
- (1) G. CALABRESI, The Costs of Accidents. A Legal and Economic Analysis, New Haven, Londen, 1970, blz. 20; P.S. ATIYAH, Accidents, Compensation and the Law, Londen, 1970, blz. 534.
 - (2) Zijn in de vorige noot geciteerde hoofdwerk werd voorbereid in : G. CALABRESI, "Some Thoughts on Risk Distribution and the Law for Accidents : An Approach to Non-fault Allocation of Costs", in Harv. L. Rev., 1965, blz. 713-745; Id., "Fault, Accidents and the Wonderful World of Blum and Kalven", in Yale L.J., 1965, blz. 216-236; Id., "Does the Fault System Optimally Control Primary Accident Costs ?", in Law Cont. Probl., 1968, blz. 429-463; achteraf paste de auteur zijn theorieën nog toe op productongevallen (G. CALABRESI en J. HIRSCHOF, "Toward a Test For Strict Liability in Tort", in Yale L.J., 1972, blz. 1055-1085) en op verkeersongevallen (G. CALABRESI, "The New York Plan : a Free Choice Modification", in Col. L. Rev., 1971, blz. 267-273).

nemend grensnut (1). CALABRESI gaat hiervan uit, plaatst dit gegeven in een ruimer kader tegen de achtergrond van de doelstellingen van een ongevallenrecht en onderzoekt hoe de schadespreiding, verfijnd tot een kostenallocatie, door toepassing van economische wetten, niet alleen vergoedend maar ook ongevallen voorkomend kan werken, en dit tegen lage werkingskosten. De juridisch-economische analyse wordt hieronder bondig en voor zover van belang voor deze verhandeling uiteengezet, zowel in haar formulering van nieuwe beginselen (A en B) als in haar kritiek op de foutaansprakelijkheid; naar het einde van de paragraaf toe wordt de waarde ervan gepeild en worden passende lessen getrokken met het oog vooral op de financiering van een verkeersverzekering (C).

A. Van schadespreiding naar kostenallocatie

216 Uitgangspunt : de doelstellingen van een ongevallenrecht

De hoofddoelstellingen van een ongevallenrecht, aldus het vertrekpunt van de leer van de kostenallocatie, zijn de verwezenlijking van de rechtvaardigheidseis en de reductie van de ongevalskosten. Over de eerste eis valt voorlopig niets te zeggen : ook hier heeft ze de ook elders aangetroffen betekenis van een uiteindelijke toets, dat een volgens een bepaalde logica ontworpen stelsel moet doorstaan alvorens in werking te worden gebracht, en speelt ze dus een correctieve eerder dan een indicatieve rol, ook al omdat bij de eindbeoordeling andere elementen moeten meespelen dan degene die verband houden met de interne lo-

(1) In die zin bv. G. CALABRESI : "Analogues to these views can be found in economic theory. The advantages of interpersonal loss spreading would probably be stated as a pair of propositions : (1) taking a large sum of money from one person is more likely to result in economic dislocation, and therefore in secondary or avoidable losses, than taking a series of small sums from many people; (2) even if the total economic dislocation were the same, many small losses would be preferable to one large one simply because people feel less pain if 10,000 of them lose one dollar apiece than if one person loses \$ 10,000" (Costs of Accidents, blz. 39); reeds voorheen : M. FRIEDMAN en L. SAVAGE, "The Utility Analysis of Choices Involving Risks", in J. Pol. Ec., 1948, blz. 21

gica van het stelsel, dus hier andere dan louter economische elementen (1). De andere meer onmiddellijke hoofddoelstelling als kostenreductie omschrijven is wel nieuw. Ieder ongeval veroorzaakt schade die fataal niet meer ongedaan te maken is; in de context van een juridisch-economische analyse heet dit : ieder ongeval veroorzaakt kosten, en die beantwoorden aan een opbruiken, een gebruiken van schaarse vergoedingsmiddelen (daarmee wordt aangesloten bij het soort van problemen waarmee de economie te maken heeft : het optimaal aanwenden van schaarse middelen). Nu is de kern van de gevolgde redenering dat de kosten die het ongeval voor de maatschappij teweegbrengt op drie manieren gereduceerd kunnen worden. Vooreerst natuurlijk door de ongevallen zelf te laten afnemen in aantal en ernst (primary cost avoidance). Het tweede procédé van kostenvermijding is reeds moeilijker te omschrijven : als de last van een overkomen ongeval geconcentreerd blijft op het slachtoffer wordt een economische en sociale verstoring in stand gehouden die ook voor de maatschappij een secundaire ongevalskost uitmaakt en alleen kan vermeden worden door de schade over een breder dan een individueel vermogen te spreiden; reductie van de ongevalskosten door een interpersonele versnippering is dus de weg tot secondary cost avoidance. De derde categorie van te vermijden kosten houdt verband met de wijze waarop aan primary en secondary cost avoidance wordt gedaan. Beide wegen tot kostenvermijding veroorzaken immers op hun beurt kosten die, praktisch, een gevolg zijn van de werking en toepassing van het ongevallenrecht en waarvan de omvang bepaald wordt door de efficiëntie van de administratie, de juridische behandeling van primaire en secundaire ongevalskosten (2).

Meteen is duidelijk dat de drie wijzen van kostenvermijding, vereenvoudigd aan te duiden als preventie, vergoeding en efficiëntie bij de schadebehandeling, in één lijn en in elkaars

(1) G. CALABRESI, Costs of Accidents, blz. 18-20 en 24-25.

(2) Ibid., blz. 26-29.

verlengde liggen. Dit betekent niet dat de middelen tot het bereiken van elk van deze doelstellingen niet met elkaar in tegenstrijd kunnen zijn; wel dat het er dan op aankomt van de drie de beste combinatie te vinden, de combinatie dus waarvan de som van de ongevalskosten het laagst is en de cost avoidance, alles te samen genomen, dus het best geslaagd. Dit is belangrijk, omdat de voorkeur van CALABRESI en zijn volgelingen zal gaan naar stelsels die de drie doelstellingen tot op een zekere hoogte combineren, eerder dan naar stelsels die, zoals de sociale zekerheid of de foutaansprakelijkheid, een of twee doelstellingen optimaal nastreven maar aan de derde voorbijgaan (1).

217 De schadespreiding verfijnd tot kostenallocatie

Het verkregen inzicht in de doelstellingen van het ongevallenrecht maakt het mogelijk de belangrijke stap te zetten van schadespreiding naar kostenallocatie. Het is duidelijk dat als slachtofferbescherming het enige doel zou zijn, gestreefd moest worden naar een verdeling van de lasten over het breedst mogelijk verband van personen (interpersoneel) en over het langst mogelijk tijdsbestek (intertemporeel). Het doel van het ongevallenrecht zou dan zijn, de schadelast voor de enkelingen zo ver als maar kan te versnipperen, en het geëigende middel daartoe het laten neerkomen van deze last over zoveel mogelijk vermogens. Dit resultaat zou dan helemaal tegengesteld zijn aan dat van de (onverzekerde) aansprakelijkheid : waar deze laatste de door een ongeval ontstane put dempt door een andere put te graven, even diep als de eerste, zou een tot het uiterste doorgetrokken stelsel van schadespreiding de put onzichtbaar maken door het hele terrein te nivelleren (2). Op die manier wordt een "world of total risk spreading" bereikt, die gekenmerkt wordt door een "absolute minimization of costs of accidents",

(1) G. CALABRESI, Costs of Accidents, blz. 29.

(2) Beeld ontleend aan : H. COUSY, Problemen van produktenaansprakelijkheid, III, Leuven, 1975, blz. 64.

door
en waarvan CALABRESI, maar reeds door anderen lang voor
hem, de contouren zijn getekend (1).

Het kan niet ontkend dat dit beeld van een doorgedreven spreiding een zekere aantrekkingskracht uitoefent. Economisch is het te verklaren als een toepassing tot het uiterste van de leer van het afnemend grensnut; het doel van de slachtofferbescherming vindt daarbij het meest baat, nu de vergoeding kan worden uitgebreid tot alle risico's en het gevaar voor insolventiteit van de debiteur is opgeheven; en tenslotte kan het stelsel ook bekoren door haar eenvoud : de staatsgemeenschap in haar geheel treedt op als de risicodragers, de oorzaak van de schade speelt geen rol en de financiering van het stelsel kan gebeuren door belastingheffing.

Toch roept dit schadespreidingsbeeld een aantal bezwaren op. Het is immers niet duidelijk waarom het ideaal van een volkomen en gelijke lastenspreiding door een ongevallenrecht (en nog minder door een verkeersongevallenrecht) dient nagestreefd. Als lastenspreiding ons enig doel zou zijn, dan is voorhands geen reden aanwezig om schadevergoeding door -spreiding te beperken tot ongevallen en niet in dezelfde mate toe te passen op andere risico's zoals ziekten, werkloosheid en zelfs armoede e.d.m., die alle een concentratie van kosten veroorzaken die om spreiding vraagt. Het verkeersongevallenrecht zou geen eigen bestaansredenen meer hebben maar gaan aanleunen bij het sociale zekerheidsmodel en het ongevallenvraagstuk zou in een verder fase opgeslorpt worden door de algemene problematiek van armoede en rijkdom en van de herverdeling der inkomsten (2).

(1) G. CALABRESI, Costs of Accidents, blz. 64-67; zie ook verder, nr.

(2) Over dit interessant punt raadplege men verder : W. BLUM en H. KALVEN, Public Law Perspectives on a Private Law Problem. Auto Compensation Plans, Boston, Toronto, 1965, blz. 83; het antwoord van : G. CALABRESI, "Fault, Accidents and the Wonderful World of Blum and Kalven", in Yale L.J., 1965, blz. 216-236; en het wederwoord van : W. BLUM en H. KALVEN, "The Empty Cabinet of Dr. Calabresi", in Un. Chi. L. Rev., 1967, 239-245.

Een tweede visie op de schadespreiding is dan ook reeds genuanceerder : voorgehouden wordt ditmaal dat de spreiding die wenselijk is voor het bereiken van de doelstellingen van een verkeersongevallenrecht niet noodzakelijk de spreiding met de breedste reikwijdte is. Integendeel dient schadeversnippering door -spreiding te gebeuren over een met zorg samengestelde gemeenschap, geselecteerd aan de hand van bepaalde aan het ongevallenrecht eigen doelstellingen (1). Het verschil tussen deze opvatting en de eerstgenoemde is dus, dat ze voorhoudt dat een gedeeltelijke spreiding verkeerislijk kan zijn boven een algemene, indien maar de juiste personen aangeduid worden om te betalen. Ze stelt dus de vraag aan de orde naar de aanduiding van de bijdrage- of premieplichtigen, en wil het antwoord afleiden uit de functie en de doelstellingen van het ongevallenrecht, dat een ander voorwerp heeft dan de lastenverdeling alleen.

Nu dient nog de stap gezet naar de kostenallocatie. Deze uitdrukking wijst op een bepaalde vorm van schadespreiding waarbij de ongevalskosten gelegd worden op de activiteiten die hen veroorzaken. Men zal in deze formulering de grondgedachte herkennen van de risicoleer : dat activiteiten belast moeten worden met de risico's die ze scheppen. Zelfs los van de verzekering kan dit aansprakelijkheidsmodel op billijkheidsgronden verdedigd worden (zie nr. 47) : het verlies wordt dan immers doorgaans afgeschoven op een individueel vermogen dat groter is dan dat van de gelaedeerden en dus beter in staat de last ervan te absorberen. Naast de billijkheid (richesse oblige) kan ook het verzekeringsbeginsel (assurance oblige en assurabilité oblige) ter verantwoording worden ingeroepen : de ondernemer het risico van zijn activiteit laten dragen, is zinvol omdat hij het best geplaatst is om het risico te kennen, te evalueren en te verzekeren. Het bijzondere van de juridisch-economische analyse van CALABRESI is nu geweest, aan de kostenallocatie een stevige economische onderbouw te hebben gegeven

(1) G. CALABRESI, Costs of Accidents, blz. 41.

door een beroep op het mechanisme van de efficient resource allocation (1). Deze economische grondslagen van de kostenallocatieleer zijn in ons land onlangs met een passende zin voor kritiek en in het bijzonder met het oog op productongevallen beschreven door COUSY. (2) Hieronder moge een samenvatting volstaan, ook al omdat de redenering moeilijker op verkeersongevallen kan toegepast worden en de zuiver economische benadering in onze verhandeling minder centraal staat en in deze paragraaf alleen behandeld wordt voorzover nodig om straks de gevolgtrekkingen van CALABRESI in verband met de band tussen financieringswijze en ongevallenpreventie te begrijpen. Alle goederen en diensten, aldus de kern van het betoog, impliceren als middelen tot behoeftenbevrediging een opbruiken van schaarse middelen. Voor de consument is een verantwoorde keuze tussen goederen en diensten alleen mogelijk als het referentiepunt, namelijk de prijs correct is, dus een juiste weergave is van de hoeveelheid schaarse goederen opgebruikt om de behoefte te bevredigen. Dat de prijs een getrouwe weerspiegeling moet zijn van wat het aan de gemeenschap heeft gekost om de goederen of diensten te presteren impliceert dat ook de schade die erdoor is veroorzaakt als een kost wordt beschouwd en in de prijs wordt doorgerekend.

Voor de behandeling in deze paragraaf is vooral van belang, hoe de economische wetten, eens op gang gebracht door de kostenallocatie, kunnen spelen in het belang van de ongevallenpreventie - wat in de volgende nummers duidelijk moet worden.

B. Kostenallocatie en ongevallenpreventie

218 Twee wegen voor een preventiebeleid

Een beleid van ongevallenvoorkoming kan steeds, volgens CALA-

(1) G. CALABRESI, "The Decision for Accidents : An Approach to Non-Fault Allocation of Costs", in Harv. L. Rev., 1965, blz. 713-720.

(2) H. COUSY, "Produktenaansprakelijkheid. Proeve van een juridisch-economische analyse", in T.P.R., 1976, blz. 1008-1015, nr. 14-19.

BRESI, op twee grondig verschillende (maar naar straks blijken zal, elkaar aanvullende) manieren worden gevoerd (1). De methode waaraan het eerst gedacht wordt, bestaat erin, dat de maatschappij beslist dat bepaalde handelingen of activiteiten verboden of beperkt moeten worden, of alleen door bepaalde personen of op een voorgeschreven wijze uitgevoerd moeten worden. Deze beslissingen worden gegoten in strikte bepalingen, waaraan door straf- en administratieve sancties strak de hand wordt gehouden. De gedragslijn wordt dus van overheidswege opgelegd, als een emanatie van de collectieve wil van de maatschappij. Maar er is een tweede weg die ditmaal wel eigen is aan de theorieën over kostenallocatie. De beslissing wordt dan^{de} burgers niet van bovenaf opgelegd, maar door henzelf in individuele gevallen genomen bij het kiezen uit goederen, diensten en activiteiten. Bij deze keuze zullen ze zich laten leiden door de prijs, en daarin moeten overeenkomstig de kosten-allocatieleer ook de ongevalskosten zijn gecalculeerd. Het komt er dus, eenvoudig voorgesteld, op aan de gunstige voorwaarden te scheppen om het marktmechanisme te laten spelen, en dit zorgt ervoor dat gevaarlijke goederen en diensten duurder zullen worden en dus minder door de consumenten zullen worden gekozen - wat het aantal ongevallen zal doen afnemen en dus de ongevallenpreventie dienen.

Het eerste klassiek procédé wordt door CALABRESI als specific deterrence aangeduid, het tweede als general deterrence. Het gevaar voor begripsverwarring is opvallend, zoals ondermeer door MICHELMAN betoogd: specific deterrence is op collectieve beslissingen gegrond ("deterrence by the collective way") en general deterrence op individuele ("deterrence by the market way"). CALABRESI's woordkeus is ongetwijfeld ingegeven door het feit dat voor de eerste vorm specifiek omschreven moet worden wat wel mag en wat niet, terwijl voor de tweede algemene

(1) G. CALABRESI, "Does the Fault System Optimally Control Primary Accident Costs?", in Law Cont. Probl., 1968, blz. 430; en verder uitgewerkt in: Id., Costs of Accidents, blz. 68.

economische wetten spelen (1). Beide procédés worden hieronder in omgekeerde volgorde nader toegelicht.

219 General deterrence of preventie via het marktmechanisme

De general deterrence approach legt op bij de prijsbepaling van goederen, diensten en activiteiten ook de ongevalskosten te laten spelen die door de maatschappij zijn geleden n.a.v. het presteren of uitoefenen ervan, en verwacht daarvan een voor de ongevallenpreventie gunstig effect op een dubbel niveau : vooreerst moet dit procédé leiden tot het verkiezen van andere, goedkopere en dus veiligere activiteiten, verder tot het zoeken naar procédés om de gewraakte activiteit veiliger te maken (2). De eerste prikkel is economisch gesproken afhankelijk van de vergeleken totale kosten van de gewraakte activiteit en van haar substituten, zodat de tweede in de praktijk belangrijker kan zijn. Ruw geschetst kan de economische grondslag van deze theorie dus blootgelegd worden als volgt : het volstaat een gevaarlijke activiteit duurder te maken (door haar te verplichten de ongevalskosten op te nemen) om volgens de gewone spelregels van vraag en aanbod het ongevallenaantal te laten afnemen. "I call this thesis general deterrence, aldus CALABRESI, because it seeks to diminish accident costs not by directly attacking specific occasions of danger, but (like workmen's compensation) by making more expensive those activities which are accident prone and thereby making more attractive their safer substitutes" (3). Een schoolvoorbeeld van de werking van de general deterrence wordt aangetroffen op het domein van de autoongevallen. Als in het vervolg bij botsingen tussen auto's en voetgangers of fietsers de kosten

-
- (1) In die zin ook : F. MICHELMAN, "Pollution as a Tort. An Non-Accidental Perspective on Calabresi's Costs", in Yale L.J., 1971,
 - (2) G. CALABRESI, Costs of Accidents, blz. 68-94; zie ook : O. LANG, "Compensation of Victims. A Pious and Misleading Platitude", in Cal. L. Rev., 1966, blz. 1561.
 - (3) Geciteerd door : W. BLUM en H. KALVEN, The Empty Cabinet..., blz. 880.

systematisch op het gemotoriseerd verkeer worden gelegd, resulteert dit in een stijging van de kosten die aan het autorijden zijn verbonden met als gevolg dat (a) voor een aantal enkelingen de grens wordt overschreden waarboven ze zich geen eigen wagen meer kunnen aanschaffen - waarbij daarenboven, volgens CALABRESI, aannemelijk is dat de uitgeschakelde groep juist deze is met het meest kans op ongevallen - wat een daling voor gevolg heeft van de verkoop van auto's en dus van het aantal ongevallen, dat (b) de autofabrikanten hun dalende omzet zullen verhelpen door de auto's veiliger en dus het autorijden goedkoper te maken, en dat (c) ook het rijgedrag van de automobilisten wordt beroerd : als wij als automobilisten steeds aansprakelijk zijn voor de schade die we veroorzaken, kunnen we besluiten minder te rijden, of minder 's nachts, of minder als we een hoge leeftijd hebben bereikt, of meer met inachtnahme van veiligheidsvoorschriften dan indien we niet op voorhand weten voor de aangerichte schade te moeten instaan (1). Uit wat voorafgaat moge reeds blijken, dat de verscheidene doelstellingen van een ongevallenrecht met elkaar in strijd kunnen zijn : terwijl het vergoedend doel (secondary cost avoidance) een zo breed mogelijke spreiding vraagt, is de preventie (primary cost avoidance) gebaat met een concentratie van de kosten op de schadeverwekkende activiteiten. Deze doelstellingen dienen, samen ^{met} de eis aan efficiëntie (tertiary cost avoidance), zodanig met elkaar gecombineerd, dat de globale som aan ongevals-kosten het laagst is.

Van bij de aanvang wordt in de ganse redenering afgerekend met de opvatting dat onze maatschappij erop gericht zou zijn ten allen prijze ongevallen te voorkomen en dus slachtoffers te sparen. Het tegendeel is waar : voortdurend worden op gemeenschapsinitiatief activiteiten uitgeoefend (tunnels geboord, oorlogen gevoerd, gebouwen opgericht, wegen aangelegd) waarvan bij voorbaat vaststaat dat ze een tol aan mensenlevens zullen eisen.

(1) G. CALABRESI, Costs of Accidents, blz. 72-74.

Men voelt aan dat ter vermindering van de autoongevallenkost niet het hele autoverkeer moet verboden worden; de nuttigheid van dit verkeer weegt op tegen de kost, verbonden aan het uitschakelen van alle verkeer. Als beslist wordt op de kruising van een spoorweg met een straat geen brug te bouwen maar een gelijkgrondse overweg aan te leggen met alle gevaren vandien, gebeurt dit om kosten te besparen. In die zin hebben mensens levens dus ook een "prijs" en is ook een beleid van ongevallenvoorkoming vatbaar voor opname in een kostenanalyse, waarbij het er niet zozeer op aankomt van ongevallen dan wel van ongevalskosten te voorkomen (1).

CALABRESI is gelukkig niet voorbijgegaan aan de nadelen en de beperkingen van de general deterrence approach. In de eerste plaats heeft dit mechanisme van ongevallenvermindering, puur economisch geformuleerd, fataal geen oog voor morele, sociale of, in het algemeen, niet in geld uit te drukken woorden, terwijl het toch duidelijk is dat een aantal activiteiten door de maatschappij helemaal niet kunnen getolereerd worden, zelfs niet als men bereid is de kosten, met inbegrip van de ongevalskosten ervoor te betalen. Moord bijvoorbeeld kan niet geduld worden, ook niet als de moordenaar bereid is de nabestaanden van het slachtoffer te vergoeden. Maar ook voor andere activiteiten (zoals rijden in dronken toestand of door een rood licht) kan het niet aan de verkeersdeelnemers overgelaten worden te beslissen enkel en alleen door rekening te houden met de kost (2). Ten tweede is het, ditmaal wel binnen het economisch perspectief, verre van waarschijnlijk dat inzake ongevallen de regelen van de prijsbepaling door de vrije markt optimaal kunnen spelen. Deze zou inderdaad de ontmoeting veronderstellen van potentiële schadeverwekkers en slachtoffers die voorafgaandelijk aan het ongeval de prijs bedingen waarvoor deze laatsten de activiteit van de eersten willen ondergaan : ze veronderstelt dus naast een "statistical intention to injure",

(1) G. CALABRESI, Costs of Accidents, blz. 17-18.

(2) Ibid., blz. 88-94.

een "statistical willingness to be injured" (althans tegen een bepaalde prijs), hetgeen men zich moeilijk kan voorstellen. In die zin dan ook CALABRESI : "In accident costs, the situation is considerably more complex. There is a demand for victims. There are plenty of people who wish to engage in activities, like driving, which are accident-prone. They are willing to pay for the accident costs of automobiles just as they are willing to pay for the steel costs of automobiles. As costs rise, they may buy fewer cars, but that is precisely how the demand side of a market normally operates. A supply side of willing accident victims is not so easily described. Yet without a supply side it is impossible to derive a market value for arms, legs, and lives" (1).

De general deterrence approach is dus dubbel beperkt : hij heeft alleen oog voor economisch te formuleren gegevens, en ook binnen de economische sfeer lenen de omstandigheden zich niet zonder meer voor het spelen van de gewone economische wetten. Hieraan moet nog een derde punt van kritiek worden toegevoegd. Beslissingen genomen overeenkomstig het general deterrence model betreffen steeds min of meer brede activiteiten en dus niet bepaalde handelingen. De grondslag van deze preventievorm is immers, de kosten van een activiteit collectief te laten dragen door wie de activiteit uitoefenen, door het procédé van de verzekering, en het is duidelijk dat deze laatste slechts kan functioneren zo lang de activiteiten breed genoeg zijn om verzekerbare categorieën uit te maken. Nu is het mogelijk de verzekeringspremie te differentiëren volgens bepaalde categorieën zoals de leeftijd van de bestuurder of het wagentype en daarvan een preventieve werking te verwachten - maar alleenstaande handelingen (zoals het rijden door een rood licht) ontsnappen aan elke controle, tenzij de gedachte aan schadespreiding volledig wordt prijsgegeven. De general deterrence is dus in de eerste plaats gericht op het ontmoedigen van bepaalde activiteiten, maar stimuleert weinig of

(1) G. CALABRESI, Does the Fault System..., blz. 433.

niet tot voorzichtigheid bij het uitoefenen van deze activiteit. Op zichzelf is dit geen slecht uitgangspunt, aldus CALABRESI : "Treating the problem of accident law in terms of activities rather than in terms of careless conduct is the first step toward a rational system of resource allocation" (1). Maar er dient verder gegaan, zoals aangetoond in het volgend nummer.

220 Specific deterrence of preventie door overheidsbeslissingen

Omdat morele beschouwingen moeten meespelen, omdat de economische wetmatigheden inzake ongevallen hun grenzen hebben en omdat ook alleenstaande handelingen dienen aangepakt, kan de ongevallen-voorkoming niet aan het marktmechanisme (general deterrence) alleen worden overgelaten, maar dient ze tevens nagestreefd door maatregelen van specific deterrence, dus door van overheidswege te beslissen bepaalde handelingen te verbieden of op te leggen of het verrichten ervan aan zekere voorwaarden te onderwerpen (bv. door het vaststellen van een minimumleeftijd voor het autorijden of door het verplicht stellen van het dragen van veiligheidsgordels). Hier kan de enkeling dus niet vrij kiezen tussen goederen, diensten en activiteiten en zich daarbij laten leiden door de prijs, maar heeft hij zich te voegen naar algemene normen. Ook deze wijze van ongevallenpreventie heeft zijn perken : zo is het onmogelijk alle handelingen te voorzien en te reglementeren, en kan van de burgers niet verwacht worden dat ze hun daden voortdurend controleren, zodat ogenblikken van onachtzaamheid niet uit te sluiten zijn (2).

221 Combinatie van general en specific deterrence

Uit wat voorafgaat blijkt de noodzaak beide mechanismen van ongevallenvermijding met elkaar te combineren. In feite liggen

(1) G. CALABRESI, The Decision..., blz. 715-716.

(2) Id., Costs of Accidents, blz. 95-129.

general en specific deterrence grotendeels in elkaar verstrengeld. De werking van de general deterrence veronderstelt een beslissing, bepaalde ongevalskosten aan deze en niet aan gene activiteit toe te rekenen en als deze stellingname van overheidswege wordt genomen (bijvoorbeeld door het afkondigen van een aansprakelijkheidsregeling) leunt ze aan bij het specific deterrence-model. De maatschappij kan bijvoorbeeld beslissen in het marktprijs^{spel} in te grijpen door bepaalde activiteiten die ze nuttig acht te subsidiëren en andere die ze schadelijk vindt bijkomend te belasten, alnaargelang ze deze activiteiten wil bevorderen dan wel afremmen ten overstaan van hun reële marktprijs (1). Door overheidsbeslissingen wordt het marktmechanisme dus gemanipuleerd (specific deterrence), maar het laatste woord wordt steeds gelaten aan de enkelingen die kiezen tussen de aangeboden goederen, diensten en activiteiten (general deterrence).

Toch is de verhouding tussen general en specific deterrence door CALABRESI niet systematisch behandeld. In zijn redenering komt de tweede vorm nogal eenzijdig naar voor als een correctie op de eerste; die correctie wil plaats maken voor de gedachte, dat het er niet alleen op aankomt ongevalskosten maar ook ongevallen zelf te vermijden; hieronder vallen dan, ongevallen die bij een strikte toepassing van het economisch model niet vermeden zouden moeten worden, omdat de kost voor het vermijden hoger is dan wat gespaard wordt aan schadespreidings- of werkingskosten. Op deze visie dient een correctie aangebracht in naam van alle andere dan economische overwegingen (door CALABRESI aangeduid met de verzamelnaam morele overwegingen) (2). Ons wil het voorkomen dat de auteur nochtans een te scherpe lijn heeft getrokken tussen beide vormen van preventie en de specific deterrence daarbij te weinig heeft gedifferentieerd. Hij aanvaardt een combinatie van beide vormen, maar daarin wordt de rol van de specific deter-

(1) Over dit belangrijk ~~(zie nr. 222)~~ punt : G. CALABRESI, Costs of Accidents, blz. 113; en nog explicieter : Id., Fault, Accidents..., blz. 221.

(2) Id., Costs of Accidents, blz. 100-102.

rence te eenzijdig als corrigerend gezien, terwijl ze toch ook een (de markt) organiserende rol heeft. De general deterrence approach kan immers niet buiten een categorisatie van activiteiten; nu kan de beslissing over de categorisatie in ruime mate overgelaten worden aan het vrije marktspel of opgelegd worden van overheidswege (bv. onder de vorm van de afkondiging van een bepaalde aansprakelijkheidsregeling) volgens het model van de specific deterrence. Het onderscheid tussen general en specific deterrence kan dan ook misschien klaarder worden gesteld in termen van de functies van de wetgever tegenover het ongevallenrecht : de centraliserende en de decentraliserende functies. De decentraliserende functie is erop gericht het kader te scheppen waarbinnen de kostenallocatie wordt overgelaten aan vrijwillige transacties tussen individuen (1). Een wettelijke ongevalsbelasting op oude wagens kan bv. gezien worden als een uiting van specific deterrence waarbij de wetgever een categorie in het leven roept omdat hij vreest dat de verzekeraars eraan zouden voorbijgaan, en als een uiting van general deterrence als men wil beklemtonen dat het gebruik van oude wagens niet verboden maar alleen duurder gemaakt wordt, en dan aan het marktspel wordt overgeleverd.

222 De cruciale vraag : what is the cost of what ?

Een beleid van ongevallenvoorkoming gevoerd volgens elk van beide modellen heeft slechts kans op slagen als met zekerheid is uitgemaakt welke ongevalskosten door welke activiteiten zijn veroorzaakt en er dus op dienen gealloceerd (2). Op deze vraag naar de causaliteit, gesteld in verzekeringsverband, worden door de hervormingsvoorstellen nogal slordige antwoorden gegeven om de premieplicht op de automobilisten te kunnen leggen. Het probleem is volgens CALABRESI nochtans veel ingewikkelder...

(1) F. MICHELMAN, op. cit., blz. 653 en 663-664; H. COUSY, op. cit., blz. 1016, voetnoot 2.

(2) G. CALABRESI, Costs of Accidents, blz. 131-197.

... zoals uit een voorbeeld moge blijken (1) : als een ongeval plaatsgrijpt waarbij een bejaarde man, rijdend in een nieuwe blauwe wagen gekwetst raakt door in botsing te komen met een oude wagen, bestuurd door een jonge staalbewerker, terwijl het wegdek in slechte staat is, de weg overbelast is met fietsers en voetgangers, een vliegtuig juist met donderend geraas overvliegt en de staalbewerker zich haast om tijdig zijn werk te bereiken en de oude man op weg is om zijn belastingsaangifte te doen, welk is dan het criterium om uit te maken welk deel van de ongevalskosten toe te schrijven is aan de bestuurders, de voetgangers, de fietsers, de vliegtuigen, de slechte wegen, de staalbewerking, de ouderdom, de jeugdige leeftijd, de nieuwe of de oude, de blauwe of de witte wagen, de belastingen ?

CALABRESI gaat niet zover op de vraag een sluitend antwoord te geven, ook niet met het oog op bepaalde ongevallen, zoals verkeersongevallen; hij beperkt zich tot het geven van een aantal richtlijnen die een selectie moeten mogelijk maken (2). Opvallend is daarbij een grote mate van pragmatisme : het causaliteitsprobleem dient zo opgelost dat het nagestreefde doel het best bereikt wordt, en dit doel wordt voor de general deterrence omschreven als : "allocation of accident costs among activities so as to bring about market choices which reduce or alter those activities that can most cheaply avoid accident costs up to the point where the accident costs are cheaper in terms of market valuations, than the change in behavior necessary to avoid them" (3).

Meestal zullen volgens de auteur een aantal activiteiten onmiddellijk geëlimineerd kunnen worden. Voor de rest gelden voor de selectie drie richtlijnen, waarvan de eerste verreweg de belangrijkste is en omschreven wordt als : het vermijden van veruitwendiging of externalisatie van de ongevalskosten.

(1) G. CALABRESI, Costs of Accidents, blz. 133-134.

(2) Ibid., blz. 140-151 (i.v.m. general deterrence) en 176-185 (i.v.m. specific deterrence).

(3) Ibid., blz. 145-149.

Kosten worden veruitwendigd door ze toe te schrijven aan een activiteit die in het geheel bij het ongeval niet betrokken is, of althans niet in de mate dat het preventief doel ermee gediend wordt : een dergelijke kostentoerekening zou immers een verspilling zijn van de mogelijkheden tot ongevallenvermijding die door het marktspel worden geboden. Zo kan bijvoorbeeld niet meteen duidelijk zijn of bij ongevallen tussen auto's en fietsers de kosten aan de eerste of aan de twee^{de} categorie dienen toegerekend, maar buiten kijf staat dat zowel de ene als de andere oplossing beter is dan ze te leggen op de belastingbetalers of op, bijvoorbeeld, een televisiestation : in het ene geval heeft de verkeerde kostenallocatie alleen voor gevolg dat het leven in de staat duurder wordt en bijvoorbeeld emigratie in de hand wordt gewerkt, maar geen ongevallenvermindering, en ook in het tweede is duidelijk geen weerslag op het zich voordoen van ongevallen te verwachten. De ongewenste externalisatie kan optreden om verscheidene redenen : (a) vooreerst door bepaalde activiteiten onvoldoende te "subcategoriseren", wat het geval kan zijn door het autorijden in zijn geheel als een activiteit te belasten en niet bepaalde vormen ervan, zoals het rijden bij nacht, op zondag, met donkerkleurige wagens, naar het werk of met sportwagens; (b) verder door geen rekening te houden met de mogelijkheid van overdracht van kosten (transfer of costs), die bijvoorbeeld kan optreden als aangereden voetgangers met de kosten uit verkeersongevallen worden beladen : aangezien ieder burger een potentiële voetganger is, zouden de kosten dan in dezelfde zin als belastingen over de ganse bevolking worden omgeslagen; (c) tenslotte natuurlijk door bij gebrek aan kennis een verkeerde activiteit aan te duiden die voor preventiedoelstellingen irrelevant is, wat kan gebeuren door voor produktongevallen i.v.m. wagens het bezitten van of het rijden met auto's te belasten in plaats van het ontwerpen of het vervaardigen ervan (1).

(1) G. CALABRESI, Costs of Accidents, blz. 145-149; men leze ook : W. VICKREY, "Automobile Accidents, Tort Law, Externalities and Insurance. An economic's Critique", in Law Cont. Probl., 1968, blz. 464-507.

Om het gevaar voor externalisatie te bezweren raadt de auteur aan op wetenschappelijk verworven inzichten en ondermeer op statistieken voort te gaan en zo het aandeel van de verscheidene activiteiten in de ongevallenveroorzaking empirisch vast te stellen.

Een tweede richtlijn wil dat bij het zoeken naar de cheapest cost avoider niet zover wordt gegaan dat de kost van de zoektocht, de bereikte resultaten aan kostenvermindering overtreft. Het komt er immers op aan de doelstellingen van primary en die van tertiary cost avoidance met elkaar in overeenstemming te brengen : vandaar dat, als het zoeken naar de beste kostenvermijder te duur uitvalt, vrede mag worden genomen met een gemakkelijker te vinden maar minder effectieve kostenvermijder (1).

De derde richtlijn tenslotte schrijft voor bij aarzeling de toerekening zodanig te laten gebeuren, dat de kans het grootst is dat een eventuele vergissing door de markt zelf zal gecorrigeerd worden : een schadetoerekening dus aan de instantie die voorkomt als de beste onderhandelaar met het oog op het afschuiven van de last, die dus best geplaatst is om het risico te herkennen en zich erover te informeren (2).

C. Samenvatting, evaluatie en toepassing van de leer over de kostenallocatie

223 Afwijzing van een stelsel naar het sociaal zekerheidsmodel en naar het model van de individuele aansprakelijkheid

De juridisch-economische theorieën over kostenallocatie dienen thans geëvalueerd en toegepast op het onderwerp van deze verhandeling. Hun grote verdienste is een band te leggen tussen de verscheidene doelstellingen van een ongevallenrecht : slachtofferbescherming, ongevallenpreventie en de eis van efficiëntie

(1) G. CALABRESTI, Costs of Accidents, blz. 143-144.

(2) Ibid., blz. 150-151.

bij het nastreven hiervan : deze doelstellingen komen alle aan bod bij het oplossen van de vraag, hoe bij het spreiden van de schade tewerk dient gegaan, dus bij de aanduiding van het vergoedingsplichtig vermogen. Uitgangspunt bij het ontwerpen van een ongevallenrecht moet zijn, dat de middelen tot het bereiken van de gestelde doeleinden tegenstrijdig kunnen zijn, en dus met elkaar dienen gecombineerd; dit moet gebeuren in zulk een verhouding, dat de globale kost van de ongevallen voor de maatschappij zo laag mogelijk wordt gehouden. Dit inzicht leidt tot het afwijzen van een stelsel van volstreckte schadespreiding dat zou bereikt worden door extrapolatie van de sociale verzekeringen en voorzieningen zonder differentiatie qua financiering en van een stelsel van individuele aansprakelijkheid.

Een stelsel van zo breed mogelijke schadespreiding naar sociale-zekerheidsmodel werd afgewezen omdat het naliët te zien naar de wijze waarop de schade werd veroorzaakt en dus voorbijgang aan één van de hoofddoelstellingen van het ongevallenrecht (de ongevallenpreventie) en meteen de essentie van dit recht miskende.

Tegenover dit beeld van volstreckte schadespreiding werd de general deterrence leer geplaatst, die voorschreef de ongevalsekosten toe te rekenen aan de ongevallenveroorzakende activiteit om zo de preventie te dienen. Nu is het duidelijk dat als deze lijn tot het uiterste wordt doorgetrokken, men komt tot de zuiverste vorm van general deterrence, die noch min noch meer bestaat in het toerekenen van de gehele kost aan de schadeveroorzakende enkeling, dus het resultaat dat door de aansprakelijkheidsformule wordt bereikt : als elke automobilist die een ongeval veroorzaakt, veroordeeld wordt om de schade daarvan integraal te dragen, dan zal het aantal automobilisten en dus ook het aantal ongevallen snel afnemen (1). Toch geeft

(1) Aldus terecht opgemerkt door : P.S. ATIYAH, Accidents, Compensation and the Law, Londen, 1970, blz. 591.

het aansprakelijkheidsmodel een al even onbevredigend antwoord als haar volstrekte tegenhanger, het sociale-zekerheidsmodel. Het is er CALABRESI immers niet om te doen, een stelsel te vinden dat een der doelstellingen optimaal nastreeft, maar wel een stelsel dat de drie doelstellingen van vergoeding, preventie en efficiëntie tot op een gewenste hoogte met elkaar combineert (1). Zoals het sociale-zekerheidsmodel werd afgewezen omdat het wel schadesprekend maar niet preventief werkte, zo wordt het aansprakelijkheidsmodel afgewezen omdat het de tweede functie wel maar de eerste in het geheel niet vervult.

Wat echter als de aansprakelijkheid verzekerd is en de schade dus langs de kant van de schadeverwekker wordt gespreid? Men kan geneigd zijn te zeggen dat dan - vooral als de aansprakelijkheid geobjectiveerd is - een resultaat wordt bereikt dat in de lijn ligt van de ideeën over kostenallocatie (2). Deze opvatting wordt door CALABRESI niet gedeeld (3). Afgezien van het feit dat de wijze van samenstelling van de groep ingegeven is door overwegingen van actuariële aard eerder dan door een inzicht in de verscheidene doelstellingen, lijken twee grote euvels te bestaan waarmee de - zelfs verzekerde - aansprakelijkheid niet vermag af te rekenen: (a) vooreerst zijn er de zeer hoge tertiary costs (de bijkomende administratieve kosten), die nu eenmaal voortvloeien uit de case by case determination van de vergoeding door de aansprakelijkheid, die in elk geval afzonderlijk en post factum dient te gebeuren; (b) ten tweede blijft, ook als een verzekering is afgesloten, een deel van de schade buiten het bereik van de aansprakelijkheid en dus onvergoed, wat indruist tegen de eis van secondary cost avoidance. Aan

-
- (1) "If the choice is among three types of systems, the first of which gives general deterrence and some compensation (a motorist liability plan), the second optimal compensation but no general deterrence (social security), the third general deterrence but in adequate compensation (a fault-based plan), we may choose the first, as we may prefer a mixed-goals system to single-minded system" (G. CALABRESI, Fault, Accidents..., blz. 234).
 - (2) Hierover: G. FLETCHER, "Fairness and Utility in Tort Theory", in Harv. L. Rev., 1972, blz. 562.
 - (3) Inz.: G. CALABRESI, "Does the Fault System Optimally Control Primary Accident Costs", in Law Cont. Probl., 1968, blz. 429-661.

de foutaansprakelijkheid ontsnapt het ganse veld van de niet-foutief veroorzaakte schade, en de objectivering van de aansprakelijkheid vermag alleen het niet-bestreken terrein te verenigen. Evenmin mag uit het oog verloren, dat de verzekering van de aansprakelijkheid het hoger omschreven ongevalvenmijndend effect van de aansprakelijkheid voor een deel riskeert teniet te doen, zodat zelfs de doelstelling van primary cost avoidance niet meer zo optimaal wordt nagestreefd als hierboven werd aangenomen. Een en ander is door COUSY onlangs treffend samengevat in volgend dilemma : "Van twee (tegenstrijdige) dingen een : ofwel willen we de kost leggen op de beste (of vermeende beste) kostvermijder, maar dan mag deze doelstelling niet door verzekering worden geneutraliseerd; ofwel willen we bewust een volledige compensatie maar dan dient de kostelijke omweg van de individuele foutaansprakelijkheid niet te worden gemaakt" (1).

Samengevat : louter voortbouwend op de ene of op de andere van de hoofddoelstellingen, kunnen stelsels ontworpen worden die of de veroorzakings- of de spreidingsgedachte volledig gestand doen. Het komt er niet op aan van te kiezen maar van te streven naar een combinatie in de lijn van volgende passage van de hand van ATIYAH : "Between these two extremes we can choose a great many permutations involving a greater or lesser element of loss distribution and a greater or lesser relationship between those who pay and those who cause the losses" (2).

224 De grondslagen van de kostenallocatieleer kritisch geëvalueerd

De theorie van de kostenallocatie heeft een economische grondslag : een juridisch probleem wordt economisch geformuleerd, en een oplossing wordt gezocht door het laten spelen van economische wetten. Nu lijkt deze basis ons nogal wankel. Ook CALABRESI moest erkennen dat van de economische benadering geen absolute antwoorden mochten verwacht worden, zodat de eis van

(1) H. COUSY, Problemen van produktenaansprakelijkheid, Leuven, 1975, III, blz. 99-100.

(2) P.S. ATIYAH, op. cit., blz. 599.

rechtvaardigheid in elk geval moest gesteld blijven als ultieme toets (zie nr. 216) en de general deterrence approach diende gecorrigeerd door maatregelen van specific deterrence. Maar zelfs met deze restricties en correcties wordt de economische analyse door meerdere auteurs eerder sceptisch bekeken. Weliswaar wordt niet betwist dat het voor de uitstippeling van een vergoedingsstelsel een vooruitgang is af te stappen van de enge aansprakelijkheidsopvatting die recht wil laten wederen tussen twee enkelingen, en de gestelde opdracht te omschrijven als de best mogelijke aanwending door de maatschappij van schaarse vergoedingsmiddelen, dus als een economisch te formuleren probleem. "Today accidents must be viewed not as incidental events linking one victim with one injurer but as a more general societal problem" (1). Wat wel betwist wordt is dat door het eenvoudig spelen van economische wetten de individuen in hun keuze tussen activiteiten zo diepgaand beïnvloed worden dat daarvan een belangrijke weerslag op het zich voordoen van ongevallen te verwachten is.

Zo wordt erop gewezen dat men bij toepassing van de general deterrence theorieën moet werken met teveel onbekenden (zie nr. 219); dat eens het onderwerp in de economische sfeer is gebracht ook andere elementen (monopoliesituaties, feitelijke machtsposities...) die aan het gestelde doel vreemd zijn bij de prijsbepaling zullen meespelen (2); dat de kostenallocatie op sommige categorieën van ongevallen gemakkelijker is toe te passen dan op andere. Vooral dit laatste is belangrijk : verkeersongevallen zouden een domein zijn dat zich moeilijk tot toepassing van de general deterrence leent. Wil dit preventiemechanisme spelen, dan moet op zijn minst aan twee voorwaarden zijn voldaan : dat uitgemaakt is welke kosten door welke activiteit zijn veroorzaakt en dat deze activiteit gevoelig is voor

(1) G. CALABRESI, Costs of Accidents, blz. 307-308.

(2) Men leze bv. : H. WEYERS, Unfallschäden. Praxis und Ziele von Haftpflicht- und Vorsorgesystemen, Frankfurt a. M., 1971, blz. 513.

het prijsmechanisme (responsive to the price mechanism) (1). Beide vragen zijn inzake verkeersongevallen moeilijk te beantwoorden. Wat de eerste voorwaarde betreft is het duidelijk dat het verkeersongeval, zoals elk ongeval, gevolg is van het samentreffen van meerdere activiteiten. Nu schrijft CALABRESI voor zich bij het oplossen van de causaliteitsvraag met het oog op kostenallocatie te laten leiden door de finaliteit van de kostenallocatie, wat een pragmatisch antwoord is dat daarenboven sterk aan een kringredenering doet denken (~~zie nr.~~). Wel bieden zijn richtlijnen enig houvast : bij ongevallen tussen gemotoriseerde en andere verkeersdeelnemers dienen de ongevalskosten in elk geval op een van beide categorieën gelegd, willen ze niet geëxternaliseerd worden, en hetzelfde gevaar voor externalisatie bestaat als ze in dezelfde ongevalssituatie aan de voetgangers worden toegerekend (zie nr. 222) (2). Als dan bij eliminatie van andere activiteiten de kosten van verkeersongevallen op het gemotoriseerd verkeer worden gelegd, blijven niet alleen nog vragen open wat de subcategorisatie betreft, maar moet voor het welslagen van een beleid van general deterrence nog aan de tweede van de zoëven genoemde voorwaarden zijn voldaan : de vraag naar gemotoriseerd verkeer moet gevoelig zijn voor prijsschommelingen. Recente ervaringen wijzen op het tegendeel : het dunder worden de laatste jaren van het autorijden door allerlei maatregelen heeft de vraag naar auto's niet gevoelig doen afnemen. Als daarenboven het aandeel van de ongevalskosten in de totale kosten van deze activiteit gerelativeerd wordt, is het sterk de vraag of het toerekenen van die kosten werkelijk tot een vermindering van de vraag zal leiden, nu de vraag naar gemotoriseerd verkeer kennelijk inelastisch is (3).

Dat de oplossing van het verkeersongevallenvraagstuk in de richting van een individuele aansprakelijkheid noch in die van een

(1) P.S. ATIYAH, op. cit., blz. 568-569.

(2) G. CALABRESI, Costs of Accidents, blz. 149.

(3) Aldus uitdrukkelijk : A.R. BLOEMBERGEN, "Naar een nieuw verkeersongevallenrecht", in N.J.B., 1974, blz. 968; en P.S. ATIYAH, op. cit., blz. 579.

volstrekte schadespreiding dient gezocht maar in de zin van een middenweg, zoals geschetst aan het einde van het vorig nummer, kan dus niet alleen op economische gronden of op overwegingen van ongevallenpreventie worden verdedigd. Om een kostenallocatie te gronden moeten naast economische ook sociale, morele en politieke motieven spelen. Niet alleen uit overwegingen van general deterrence, maar teneinde een rechtvaardige en doelmatige kostentoerekening te bereiken, behoort de veroorzaker van bepaalde kosten deze ook te dragen (1).

225 Toepassing op de financiering van verkeersverzekeringen :
should motoring pay its way ? Bevestigend antwoord

De meeste buitenlandse voorbeelden en hervormingsvoorstellen leggen de last van de verkeersschade aan de kant van het gemotoriseerd verkeer en schijnen dus een optie te hebben genomen in de lijn van de leer over de kostenallocatie. In feite is dit meestal onbewust gebeurd en niet vanuit beschouwingen over general deterrence. Traditionele argumenten eerder dan rationele overwegingen lijken als vanzelf tot deze oplossing te hebben geleid : het schadespreidingsbeeld dat op die manier werd bereikt, is niet grondig verschillend van dat, dat voorheen door de combinatie objectieve aansprakelijkheid en aansprakelijkheidsverzekering werd geboden. En ook de meestal aangetroffen verantwoording is de aansprakelijkheid in haar objectieve formulering niet vreemd. In feite wordt op verkeersongevallen dezelfde rechtvaardigheidsgedachte toegepast die reeds naar aanleiding van de arbeidsongevallenproblematiek door de risico-leer werd vertolkt : zoals de werkgevers bij het voeren van hun onderneming een risico voor derden scheppen en daarvan de gevolgen moeten dragen, creëren de gemotoriseerde verkeersdeelnemers het verkeersrisico en moet over hen het verlies worden omgeslagen indien het risico zich verwezenlijkt. En zoals de winst van de werkgever werd voorgesteld als de verantwoording voor zijn scherpere aansprakelijkheid, worden het gemak en het

(1) A.R. BLOEMBERGEN, op. cit., blz. 591.

comfort die het individueel gemotoriseerd verkeer verschaft, ingeroepen als tegengewicht voor de premielast (1). In die zin bijvoorbeeld HOFSTADTER en PESNER : "We must accept that the price of using the automobile - and enjoying its benefits, is the cost of insuring all of its victims" (2). Alleen het verschijnen van de auto op de weg heeft, zo luidt de redenering, het wegverkeer zo gevaarlijk gemaakt als het thans is, en niet de aanwezigheid op de weg van voetgangers en fietsers : "it is only motor vehicles that make the pedestrian or the cyclist dangerous" (3).

226 Toepassing op de financiering van verkeersverzekeringen :
should motoring pay its way ? Ontkennend antwoord

Deze al te enge visie is de laatste tijd door een aantal auteurs doorbroken. Meestal lagen praktische beschouwingen aan de oorsprong van de verbreiding van het gezichtsveld : ingezien werd dat een verzekering naar no-fault model duurder zou uitvallen en dat het sociaal-politiek gesproken niet redelijk zou zijn de last ervan in haar geheel te leggen op de eigenaars van motorrijtuigen en het dus wenselijk was een deel ervan door de andere verkeersdeelnemers of door de gemeenschap te laten dragen (4). Als theoretische verantwoording is ondermeer ingeroepen : (a) dat inzake autoöngelukken (anders dan voor arbeidsongelukken) geen duidelijk onderscheid te maken is tussen de categorieën die het risico scheppen en ande-

-
- (1) Voor een overzicht van deze traditionele verantwoording : A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 91.
 - (2) S. HOFSTADTER en R. PESNER, "A National Compensation Plan for Automobile Accident Cases", in Ass. Bar C.N.Y., 1967, blz. 619.
 - (3) Aldus : A. TUNC, "Traffic Accident Compensation in France", in Harv. L. Rev., 1966, blz. 1421; vgl. : L. SCHUERMANS, "Van foutaansprakelijkheid naar schadeverzekering", in T.P.R. 1967, blz. 30, nr. 33.
 - (4) Aldus bv. uitdr. : R.J.C. WESSELS, "Nogmaals de afschaffing van aansprakelijkheid bij verkeersongelukken", in V.R., 1966, blz. 176.

re die het ondergaan, en dat juist uit de gezamenlijke aanwezigheid van motorrijtuigen, fietsers en voetgangers, dus van alle weggebruikers in hun dynamische totaliteit de verkeersrisico's ontstaan en dat allen in een globale verkeerssituatie worden opgenomen, die door de beweging van allen gevaren schept voor allen (1); (b) dat de grote beneficianten van een wetswijziging in no-fault zin de voetgangers en fietsers zijn, die niet alleen ook vergoed worden als ze zelf schuld hebben aan hun eigen schade, maar die tevens geen vergoeding meer verschuldigd zijn voor schade die door hun optreden door derden (ook automobilisten) wordt geleden (2); (c) dat de idee van "risque profit" niet moet spelen ten nadele van de automobilisten, aangezien velen hun voertuig gebruiken voor beroepsdoeleinden en lang niet steeds in hun eigen voordeel, en de gemeenschap in haar geheel trouwens voordeel haalt uit het gebruik van wagens (3); (d) dat het inroepen van het argument dat "alleen de door motor aangedreven rijtuigen de aanwezigheid van voetgangers op de weg gevaarlijk hebben gemaakt" doet denken aan het inroepen van een soort eerstgeboorterecht, aan een "bevoorrechtiging van de oudsten in ons recht" waarvoor geen grond bestaat (4); in dezelfde zin BONGERS : "die eerstgeborenen zijn reeds lang overleden en hun vermeende recht vererfde niet. Voor de gehele huidige bevolking zijn het motorrijtuigen-

-
- (1) Aldus R. KRUIHOF, "Zal de burgerlijke verantwoordelijkheid inzake verkeersongevallen in Frankrijk afgeschaft worden?"; in R.W., 1964-1965, kol. 2000; G. VINEY, "L'assurance de responsabilité civile et les autres sources d'indemnisation des victimes d'accident", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, 1974, blz. 128.
 - (2) R.O. DALCQ, "L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation", in J.T., 1965, blz. 504; I. ENGLARD, "Reform of the Automobile Accident Compensation System", in Isr. L. Rev., 1974, blz. 266.
 - (3) E. Van HIPPEL, Schadenausgleich bei Verkehrsunfällen, Berlin, Tübingen, 1968, blz. 97.
 - (4) B. Van MARWIJK KOOY, "Afschaffing van aansprakelijkheid voor verkeersongevallen", in V.R., 1966, blz. 75.

verkeer en de daarmee verband houdende risico's van jongsafaan gegeven" (1)...

227 Toepassing op de financiering van verkeersverzekeringen : het juiste standpunt

De verworven inzichten in het mechanisme van de kostenallocatie moet een oordeel mogelijk maken over de discussie die in de vorige twee punten aan de orde stond. Op het eerste zicht doet de juridisch-economische analyse van CALABRESI een argument aan de hand om de eerste opvatting (die de kosten enkel op het gemotoriseerd verkeer wil leggen) voor te staan, zonder nog een beroep te moeten doen op de straks een eeuw oude risicoleer : het lijkt immers dat op die manier de zuiverste toepassing wordt gemaakt van de resource allocation theory, wat langs het spelen van gewone economische wetten de individuele beslissingen moet leiden in een richting die de ongevallenpreventie dient. In feite is hiermee niet alles gezegd en is zeker niet beslist dat de kosten van verkeersongevallen uitsluitend en in hun volle omvang ten laste van het gemotoriseerd verkeer moeten vallen. Ten eerste omdat de economische basis minder stevig is dan door CALABRESI wordt aangenomen (zie nr. 219), ten tweede en vooral omdat naast economische ook andere beschouwingen moeten spelen. Het kan immers gebeuren dat door strikte toepassing van de kostenallocatie een goed, dienst of activiteit te duur wordt en de schadetoerekening onrechtvaardig is vanuit politiek, sociaal of moreel oogpunt. Om motieven van die aard kan de maatschappij oordelen dat de nuttigheid van het autoverkeer niet in het gedrang mag komen en dat de werking van de general deterrence dient gecorrigeerd; dergelijke overheidsbeslissingen zijn zelfs voorzien in de kostenallocatie^{len} van CALABRESI : ze betekenen een element van specific deterrence en kunnen de vorm aannemen

(1) H.A. BONGERS, "Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen te worden door een stelsel van verzekering ?", in H.N.J.V., 1967, blz. 170.

van het subsidiëren van een activiteit en dus in zekere zin van het externaliseren van een deel van haar ongevalskosten (zie nr. 222). Of dit nodig zal zijn, dus of door strikte kostenallocatie het autorijden naar het oordeel van de maatschappij te kostelijk zal worden en dus of ook naar andere financieringsmiddelen dient uitgezien is een vraag die alleen kan opgelost worden met actuariële gegevens waarover deze verhandeling niet beschikt. Wat deze verhandeling wel moet doen is ruimte laten voor dergelijke beslissingen van sociaal-politieke aard, en het juridisch kader ontwerpen waarbinnen de verkeersverzekering tegelijk gefinancierd kan worden door het gemotoriseerd verkeer en op een bredere basis. In de rechtsleer zijn daartoe verschillende procédés ontworpen. Zo is door DALCQ ooit voorgesteld de eigenaars van motorrijtuigen wel de volledige premielast van de verkeersverzekering te laten betalen, maar deze last te compenseren door op andere punten het autorijden minder duur te maken, bijvoorbeeld door een verlaging van de verkeersbelasting of van de heffingen op de benzine, zodat een deel van de kosten van verkeersongevallen onrechtstreeks toch over de gemeenschap in haar geheel wordt gespreid (1).

Wij zien nog een andere meer voor de hand liggende mogelijkheid : ze bestaat erin het verhaalsrecht van de algemene sociale verzekeringen (zoals thans de ziekte- en invaliditeitsverzekering, die in een toekomstig ongevallenrecht zal worden omgebouwd en uitgebreid tot een basisbescherming ten voordele van alle ongevalsslachtoffers) tegen de verzekeraars geheel of gedeeltelijk af te schaffen ten belope van de schade die door prestaties van die algemene verzekering wordt gedekt; het is duidelijk dat dan een schijf van de schadevergoeding door algemene middelen wordt gefinancierd, en alleen het supplement gespijsd wordt door premies ten laste van het gemotoriseerd verkeer. Nu is de coördinatie van de verkeersverzekering met de algemene sociale verzekeringen en voorzieningen een punt dat door de buitenlandse voorbeelden en hervormingsvoorstellen zeer uiteen-

(1) R.O. DALCQ, op. cit., blz. 504.

lopend is geregeld. Aan het ene uiterste bevinden zich stelsels zoals dat voorgesteld door TUNC, die de sociale zekerheid willen ontlasten van alle schade uit verkeersongevallen (zie nr. 115). Aan het andere einde situeren zich stelsels die prestaties uit beide bronnen laten cumuleren, zoals sommige Noordamerikaanse no-fault wetten die geen afbreuk doen aan de collateral source rule (zie nr. 95). En tussenin bestaat een bonte verscheidenheid van oplossingen, die bijvoorbeeld een onderscheid maken volgens de gedekte schadeposten (1). Het staat o.i. buiten kijf dat het verkeersslachtoffer in elk geval toegang moet hebben tot het vergoedingsstelsel dat het vlugst haar tussenkomst verleent, en dit zullen in veel gevallen de algemene sociale verzekeringen en voorzieningen zijn. Los daarvan staat de gans andere vraag, die een vraag is naar de financiering, of de vergoedingslast definitief door deze algemene voorzieningen dient gedragen dan wel door deze moet kunnen worden afgeschud op de verkeersverzekering waarvan de premies ten laste vallen van de automobilisten. Bij het beantwoorden van die vraag moeten de argumenten van de kostenallocatie, de general deterrence theorieën en de aan de risicoleer ontleende rechtvaardigheidsgedachte, "dat aan een activiteit alle kosten zijn toe te rekenen die ze veroorzaakt" niet doorslaggevend zijn. De maatschappij kan haar redenen hebben om te oordelen dat wat aan ongevallenpreventie wordt gewonnen vanuit sociaal en politiek oogmerk niet opweegt tegen de nutswaarde die verloren gaat als het gemotoriseerd verkeer duurder wordt gemaakt. Dit verkeer kan ze dan best "subsidieren" - om een term te gebruiken die ook de kostenallocatieleer hanteert - volgens het aangegeven procédé, dus door inperking of opheffing van het verhaalsrecht.

(1) Voor een overzicht : A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 195.

§ 3. Schadespreiding. Organisatie van een rechtstreekse verzekering

228 Situering en indeling van de paragraaf

Er kan geen twijfel over bestaan dat een modern ongevalle-n-recht dient ontworpen vanuit het verzekeringsbeginsel. Dit ligt in de lijn van de op handen zijnde ontwikkeling, zoals geschetst aan het einde van het eerste hoofdstuk en maakt een gebruik van de techniek van de schadespreiding, zoals toegelicht in de voorgaande paragraaf.

In deze paragraaf wordt de vraag behandeld hoe de verzekering dient georganiseerd, dus welk verzekeringstype aangewezen is als kader voor de slachtofferbescherming. Uit het zesde hoofdstuk weten we reeds dat ze in elk geval los van de aansprakelijkheid zal moeten functioneren. Dit hoofdkenmerk wordt aangeduid door te zeggen dat ze een first-party karakter moet hebben, in tegenstelling tot de aansprakelijkheidsverzekering die een third-party verzekering is. In het eerste geval wordt de rechthebbende rechtstreeks met een verzekeraar in verbinding gesteld (rechtstreeks verzekeringsverband); in het tweede geval loopt zijn aanspraak op verzekeringsprestaties over een individu, die voor het ongeval verantwoordelijk is (onrechtstreeks verzekeringsverband). De notie van de first-party verzekering is voorlopig nog vaag gehouden. Negatief valt ze te omschrijven als elke verzekering die geen aansprakelijkheidsverzekering is en omvat ze dus verzekeringstypen van zeer uiteenlopende aard. Hoe ze positief dient opgevat moet in deze paragraaf duidelijk worden (B), nadat eerst de implicaties zijn geschetst van de overgang van een onrechtstreeks naar een rechtstreeks verzekeringsverband (A).

Door de rechtsleer is terecht opgemerkt dat de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen, zoals ze in de meeste Westeuropese staten is georganiseerd en gelet op het soort aansprakelijkheid waarop ze is geënt, reeds voor een groot

deel de kenmerken van een rechtstreekse verzekering is gaan vertonen. Volgens deze redenering zal de vervanging inzake verkeersongevallen van het aansprakelijkheidsbeginsel door een beginsel van rechtstreekse verzekering en dus de theoretische overgang naar een volkomen tegengesteld uitgangspunt (van "de schade blijft liggen waar ze viel" naar "de schade is verzekerd") op het vlak van de rechtspraktijk minder spectaculair zijn en in feite eerder op het doortrekken van een lijn dan op een radicale innovatie moeten neerkomen.

Door het voorhanden zijn van een aansprakelijkheidsverzekering aan de kant van het gemotoriseerd verkeer en door de voorkeursbehandeling waarvan aangereden voetgangers en fietsers vanwege de wetgever in de meeste en vanwege de rechtspraak in de andere landen genieten is de klassieke motorrijtuigenverzekering geëvolueerd in de richting van het social insurance principle, van een sécurité sociale spécialisée, die technisch in het belang van de schadeverwekker maar functioneel ter bescherming van de benadeelde wordt aangeaan en in het licht waarvan het schuldbeginnel soms de indruk geeft niet meer te zijn dan "das juristisch-technische Mittel zur Bestimmung des Versicherungsanspruches, der Zulasten einer Kollektivität geht" (1). Op die manier, zo wordt betoogd, wordt aan de aansprakelijkheidsverzekering voor een groot deel de kenmerken van een rechtstreekse ongevallenverzekering verleend, wat nog versterkt wordt door de inbouw in de motorrijtuigenverzekering van procédés tot decontractualisatie, die over het hoofd heen van de schadeverwekker een rechtstreekse rechtsbetrekking tot stand brengen tussen verzekeraar en slachtoffer (zie nr. 38). Toch reiken de im-

(1) A. TUNC, Sécurité routière, nr. 13; "les règles ont maintenant pour fonction première de diriger la demande vers l'assurance" (J. HELLINER, "Développement et rôle de la responsabilité civile délictuelle dans les pays Scandinaves", in Rev. int. dr. comp., 1967, blz. 798); K. OFTINGER, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Zürich, 1958, I, 2, A, blz. 32.

plicaties van een overgang van een third-party naar een first-party insurance verder, zoals hierna betoogd.

A. Implicaties van de overgang van een onrechtstreeks naar een rechtstreeks verzekeringsverband (1)

229 Ten eerste : de kring van de aanspraakgerechtigden kan worden gesloten

De verwezenlijking van de gelijkheidseis tussen alle verkeersslachtoffers ligt buiten het bereik van de aansprakelijkheidsverzekering, zelfs als zich de evolutie waarover sprake aan het einde van vorig nummer tot het uiterste heeft voltrokken : de aansprakelijkheid waar dat soort verzekering niet buiten kan is immers, hoe genereus ook ontworpen in haar vergoedende werking kwantitatief ontoereikend en laat fataal een deel van de slachtoffers onbeschermd. Alleen door een beroep op de rechtstreekse verzekeringstechniek wordt het mogelijk de kring van de aanspraakgerechtigden volledig vrij te trekken op grond van inzichten in de doelstelling van een ongevalrecht en dus de dekking uit te breiden tot nieuwe categorieën van verkeersslachtoffers die buiten de toepassing van de aansprakelijkheid vallen. Dit laatste geldt met name voor de inzittenden en vooral voor de bestuurders van motorrijtuigen : door een sterke risico-aansprakelijkheid kunnen ze nog wel geholpen worden bij multi-car accidents - al doet de oplossing van het over en weer laten spelen van de objectieve aansprakelijkheid kunstmatig aan in het licht van de risicoleer waarop dit soort verantwoordelijkheid is gegrond -, maar bij ongevalssituaties waarbij volstrekt geen andere partij is betrokken blijven ze fataal onbeschermd, aangezien aansprakelijkheid steeds pluraliteit van ongevalspartijen veronderstelt. De traditionele Westeuropese oplossing (objectivering van de aansprakelijkheid) kan dus nooit ver genoeg reiken om ook de bestuurder te beschermen die zonder tussenkomst van een derde van de weg afwijkt en tegen een vaste hindernis (zoals een boom) aanrijdt, of die op een ijselplek

(1) Over het belang van de overgang handelt vooral : A. TUNC, "Assurance de responsabilité et assurance directe dans les .../...

begint te glijden en het meesterschap over zijn stuur verliest. Want objectieve aansprakelijkheid betekent dat een in de wet genoemd persoon (de eigenaar, houder of bestuurder van het motorrijtuig) door derden kan worden aangesproken, maar geeft geen antwoord voor de schade die door die eigenaar, houder of bestuurder zelf is geleden, terwijl hij zich als passagier of als bestuurder in of op zijn motorrijtuig bevond.

Nu staat men voor een fundamentele keuze : (a) of men vindt dat bij toepassing van de klassieke risicoleer alleen degenen in bescherming ^{dienen} genomen die het risico ondergaan, en dus niet de gemotoriseerde verkeersdeelnemers die het risico creëren; (b) of men is van oordeel dat inzake autoöngevallen (anders dan inzake arbeidsongevallen) geen onderscheid kan gemaakt worden tussen risico's scheppen en risico's lopen, omdat de bestuurder het risico tegelijk schept en ondergaat en op gelijke voet met voetgangers en fietsers in de globale verkeerssituatie wordt opgenomen, die door de activiteit en de aanwezigheid van alle verkeersdeelnemers gevaren schept voor allen.

Alle bestaande en ontworpen verkeersverzekeringen volgen de tweede redenering. Wel wordt om verzekeringstechnische redenen de vergoeding van de bestuurder soms anders berekend dan voor andere slachtoffers (1), maar over het beginsel zelf van de vergoeding blijkt overeenstemming te bestaan. De gelijkheidseis laat over de gegrondheid van deze keuze geen twijfel bestaan. Het aan het oordeel van de bestuurders overlaten zich al dan niet te verzekeren met het oog op one-car accident situations houdt geen steek, omdat hun beslissing niet alleen henzelf aangaat, maar ook een weerslag heeft op de toestand

.../...

accidents de la circulation", in Xenion, Festschrift für Pan. J. Zepos, Athene, Freiburg, Keulen, 1973, blz. 721-731.

- (1) Dit was met name het geval in de originele versie van het Tuna-project, en in de ontwerpen van von HIPPEL en BEDOUR (resp. nr. 115 en 124)

van hun gezinsleden en zelfs op de staatsgemeenschap in haar geheel (1).

In Noorwegen en Finland gold de eerste jaren na de inwerking-treding van de nieuwe verkeersongevallenwetten dat de clausule van bescherming van de bestuurder louter optioneel was, en dat hij zich mits het afleggen van een verklaring buiten het toepassingsgebied kon plaatsen en verkiezen een lagere premie te betalen. Omdat bleek dat juist de meest blootgestelde categorie - die van de berijders van motortweewielers - de goedkopere verzekering verkoos (2), is in Finland sedert 1968 en in Noorwegen sedert 1973 de toepassingsfeer van de verplichte verzekering ook tot de categorie van de bestuurders uitgebreid. De weerslag van deze wetswijziging op het niveau van de premies was zeer uiteenlopend naargelang de categorie van motorrijtuigen (vrachtwagen, personenauto, moto, motorfiets) (3).

Het opnemen in de dekking van de bestuurder zelf en van alle inzittenden, met inbegrip van zijn gezinsleden die thans uitgesloten zijn, heeft ook een taktisch belang, het moet de automobilisten voor de hervorming winnen en hen over een eventuele stijging van de premie heen helpen stappen, als hun maar voor ogen wordt gehouden dat ze naar geldend recht de minst beschermde categorie uitmaken en thans dus premies moeten betalen voor een stelsel dat henzelf en degenen die hen het meest dierbaar zijn het minst kans geeft een tegenprestatie te ver-

-
- (1) A. TUNC, Sécurité routière, nr. 58; uit het onderzoek van A.R. BLOEMBERGEN en P.J.M. van WERSCH bleek ten andere, dat onder de kostwinners 20 % van de slachtoffers behoort tot de groep van auto- en bromfietsbestuurders zonder wederpartij (Verkeersslachtoffers en hun schade, Deventer, 1973, blz. 70).
 - (2) Van de bestuurders van personenwagens opteerde in Finland, toen de keuze nog vrij was, 94 % voor de bijkomende dekking, van bestelwagens 92 %, van bussen 44 %, van tractoren 81 %, van moto's 53 % en van bromfietsen 13 % (B. GOMARD, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries", in Am. J. Comp. L., 1970, blz. 100); in Zwitserland, waar voor de rest een objectieve aansprakelijkheidsopvatting in het verkeer wordt gehuldigd, is juist voor de kwetsbare categorie, die van de motorrijders, het afsluiten van een ongevallen- en levensverzekeringen verplicht (S. FREDERICQ, "Nieuwe tendenzen in de automobiëlverzekering in België", in Verzekeringen van vriendschap, Deventer, 1974, blz. 132).
 - (3) In Finland werden sinds de wetswijziging volgende verhogingen genoteerd : voor personenwagens van 189 naar 201 kronen, - voor bestelwagens van 434 naar 442, - voor bussen van

.../...

werven (1).

230 Ten tweede : het stelsel functioneert tegen lagere tertiary costs

Van een vergoedingsstelsel dat de benadeelden zoveel mogelijk in verbinding stelt met een eigen verzekeraar wordt daarenboven verwacht dat het een minder hoge tol zal eisen van tijd, geld en moeite dan een aansprakelijkheidsstelsel, dat de slachtoffers alleen kan confronteren met de verzekeraar van de "tegenpartij" en ondermeer gezien dit onrechtstreekse verzekeringsverband gekenmerkt wordt hoge tertiary costs, met inbegrip van psychologische kosten. Als een schakel wordt overgeslagen en gebroken wordt met deze conflictueuse en antagonistische structuur moet het vergoedingsproces minder stof geven tot betwistingen en dus goedkoper en sneller kunnen functioneren, wat de kwaliteit van de vergoeding ten goede komt en de weg naar schadevergoeding minder het uitzicht van een hindernissenbaan moet geven. Vooral in de Verenigde Staten werd bij de invoering van de first-party insurance wetten veel belang gehecht aan de weerslag op de (materiële en psychologische) tertiary costs. In 1967 was het algemeen klimaat van ontevredenheid en misbruik door MOYNIHAN geschetst in de volgende treffende verwoordingen : "The victim has every reason to exaggerate his losses. It is some other person's insurance company that must pay. The company has every reason to resist. It is somebody else's customer who is making the claim. Delay, fraud, contentiousness are maximized, and in the process the system becomes grossly inefficient and expensive" (2). Het Basic-Protection plan, waarop de latere

.../...

658 naar 666, - voor tractoren van 43 naar 50, - voor motor's van 51 naar 71 en voor bromfietsen van 20 naar 33 (B. GOMARD, op. cit., blz. 100).

- (1) A. TUNC, "Un bilan provisoire", in Dr. soc., 1967, blz. 78, nr. 15.
- (2) D. MOYNIHAN, "Next : A New Automobile Insurance Policy", in N.Y. Times, 27 augustus 1967, blz. 76; zie ook : Automobile Insurance... For Whose Benefit ?, New York, 1970, blz. 38.

no-fault wetten zijn geïnspireerd, is door KEETON en O'CONNELL uitdrukkelijk ontworpen vanuit het first-party insurance principle, om op die manier de kans te doen toenemen op een friendly eerder dan een antagonistic relationship tussen uitkeringsinstelling en beneficiant (1).

In Europa verwoorden vooral TUNC en BLOEMBERGEN dezelfde gedachte. Het rechtstreeks maken van de betrekking tussen slachtoffer en verzekeraar, die voortaan in een bestendige verhouding cliënt/dienstverlener tegenover elkaar zouden staan en dus niet langer in een voorbijgaande rol van procespartijen, moet een nieuw tijdperk inluiden waarin de vergoeding goedkoper en sneller, maar ook en vooral in een gans ander en veel serener klimaat zal verlopen, met veel minder psychologische kosten (2). Op die manier kan voor het oplossen van de vergoedingsvraag een brede marge bestaan voor wederzijdse verstandhouding en onderling vertrouwen tussen verzekeraar en cliënt. De eerste zal meer optreden vanuit een zorg voor dienstverlening nu hij met zijn eigen cliënten en niet meer met die van een ander te maken heeft - welke doelstelling in ons land ook door de verzekeringsmaatschappijen is erkend door het treffen van R.D.R. regelingen. Maar ook het slachtoffer zal minder geneigd zijn tot overdrijving, bedrog, misbruik en tot het instellen van buitensporige eisen. Hierover TUNC : "La cupidité peut actuellement leur faire accepter la honte d'être légitimement soupçonné de malhonnêteté par un adversaire que l'on espère ne plus revoir. On hésitera davantage à se faire mauvaise réputation."

(1) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 347; A. EHRENZWEIG, Full Aid Insurance for the Traffic Victim, Berkeley, 1954, blz. 17.

(2) A. TUNC, "Assurance de responsabilité et assurance directe dans les accidents de la circulation", in Xenion. Festschrift für Pan. J. Zepos, Athene, Freiburg, Keulen, 1973, blz. 727; A.R. BLOEMBERGEN "Naar een nieuw verkeersongevalrecht", in N.J.B., 1973, blz. 999.

tion auprès d'un assureur sur lequel on veut pouvoir compter dans l'avenir et dont peut-être on connaît personnellement l'agent local" (1).

Uit de hoger besproken sociologische onderzoeken naar vergoeding van verkeersschade is in elk geval gebleken, dat de rechtstreekse verzekeringsvormen (ongevallen- en levensverzekeringen maar ook arbeidsongevallenverzekeringen) met minder kosten en tot grotere tevredenheid van de getroffen en functioneren dan de aansprakelijkheidsverzekering met haar antagonistische structuur (zie nr. 201).

Dat het niet vermetel is van de invoering van een rechtstreekse verzekering een verbetering te verwachten van de betrekkingen tussen verzekeraars en verzekerden blijkt uit de eerste ervaringen met verzekeringen van dat type in Massachusetts : de grote mate van tevredenheid bij de verkeersslachtoffers wordt daar ondermeer verklaard door de inspanningen van de verzekeraars om tot een vlotte en volledige schade-afwikkeling te komen, nu ze met eigen cliënten te maken hebben en niet met die van een concurrent. En omgekeerd hebben de verzekeraars zich niet te beklagen over misbruiken van overdreven vorderingen : het feit dat ze de aanspraken meestal onmiddellijk voldoen, wijst erop dat ze deze als redelijk en verantwoord beschouwen - een indruk die door vertegenwoordigers van de verzekeringsbranche wordt bevestigd (zie nr. 103).

231 Ten derde : de grotere soepelheid van een rechtstreeks verzekeringsverband

Het rechtstreeks verzekeringsverband biedt nog andere voordelen, die verband houden met de concrete uitwerking van een verkeersverzekering (prestaties, financiering, preventie) die in de volgende paragrafen wordt ondernomen en hieronder voorlopig in

(1) "(...) il n'est peut-être pas entièrement naïf d'espérer également qu'un changement d'attitude générale des assureurs doive contribuer à une certaine modification - heureuse - du comportement de nombre d'automobilistes, et même que certains assureurs parviennent à faire sentir à leurs clients qu'ils sont membres d'une mutualité, même si le gérant de cette mutualité prélève un bénéfice" (A. TUNC, "Assurance de responsabilité...", blz. 728).

het algemeen wordt aangeduid. Vooreerst wordt de rechtstreekse verzekering gekenmerkt door een hoge graad van soepelheid en mogelijkheid van toespitsing op individuele behoeften, die buiten het bereik van de aansprakelijkheidsverzekering valt. Zo zal ze de verzekeraar de mogelijkheid bieden het risico beter te kennen nu het zich in hoofde van de verzekeringnemer zelf voordoet, en dus de premie beter af te stemmen op het inkomen van de verzekerde, op de waarde van zijn voertuig en op de veiligheid ervan. Wat verzekerd moet worden zal immers niet meer of niet meer uitsluitend, zoals in een onrechtstreekse verzekering, de schade zijn die derden lijden n.a.v. het optreden van de verzekerde, maar de schade die door deze zelf wordt geleden (1). Daarenboven geeft deze verzekeringsvorm de kans bij het afsluiten van de overeenkomst rekening te houden met de wensen en behoeften van de verzekeringnemer, die bijvoorbeeld kan verkiezen een vrijstelling te bedingen voor het geval hij zelf slachtoffer van een verkeersongeval wordt (2).

Verder zal het loslaten van de aansprakelijkheidsverzekering ten voordele van andere en soepelere verzekeringsvormen een grotere marge van vrijheid geven bij de uitstippeling van een vergoedingsstelsel, en dit ten aanzien van de begrippen fout en schade die niet langer in de burgerrechtelijke sfeer zullen worden gezien (3). Zo komt bijvoorbeeld, als elke referentie naar de burgerlijke aansprakelijkheid is verdwenen, ten bate van de ongevallenpreventie ruimte voor een andere opvatting over de rol van de foutbestraffing : omdat het dekken van de gevolgen voor derden van fouten van de verzekeringnemer juist behoort tot het wezen van een aansprakelijkheidsverzekering, komt een verhaal van de verzekeraar tegenover de verzekeringnemer kunstmatig voor en in strijd met de doelstelling

-
- (1) L. SCHUERMANS, "Foutverzekering of schadeverzekering ?", in R.W., 1966-1967, kol. 1368; G. VINEY, "L'assurance de responsabilité civile et les autres sources d'indemnisation des victimes d'accident", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, 1974, blz. 128.
- (2) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 348.
- (3) H. BOGS, Die Sozialversicherung im Staat der Gegenwart, Berlin, 1973, blz. 457.

van dat soort verzekering, terwijl omgekeerd de schade die door de verzekeringnemer zelf wordt geleden door zijn eigen fout onverzekerd blijft. Welnu, in een rechtstreekse verzekering zullen met minder weerstand de verder te bespreken rationele mechanismen tot ongevallenvermijding kunnen worden ingebouwd. Verder kan onder een rechtstreekse verzekering een andere opvatting over schade en schadevergoeding worden gehuldigd dan onder een aansprakelijkheidsverzekering, al is dit niet noodzakelijk. Ook op dit punt is er dus meer ruimte voor keuze en differentiatie, wat verder blijken zal.

B. Vormgeving van het rechtstreeks verzekeringsverband

232 Het traditioneel organisatiemodel van een rechtstreekse verkeersverzekering

Het is opvallend dat in de buitenlandse voorbeelden en hervormingsvoorstellen naar het derde en vierde model de rechtstreekse verzekering op enkele uitzonderingen na georganiseerd is volgens hetzelfde stamien :

- de eigenaar van een motorrijtuig is verplicht een motorrijtuigenverzekering af te sluiten en de premie te betalen;
- verzekerd zijn alle slachtoffers die schade oplopen n.a.v. een ongeval dat veroorzaakt is door het gebruik van het motorrijtuig;
- de inzittenden (bestuurders en passagiers) moeten bij ongeval hun aanspraak richten tot de verzekeraar van het motorrijtuig waarin ze zich op het ogenblik van het ongeval bevonden, en dit zowel bij one-car als bij multi-car accidents;
- voetgangers en fietsers kunnen hun vordering alleen instellen tegen de verzekeraar van het aanrijdende motorrijtuig.

De stelsels van verkeersverzekering lopen wel uiteen op punten die voor dit hoofdstuk minder belangrijk zijn, zoals de omschrijving van het begrip motorrijtuig en de criteria voor het betrokken zijn van het motorrijtuig bij een ongeval.

Het spreekt vanzelf dat het model fel vereenvoudigd kan worden als de uitvoering van de verkeersverzekering niet in handen

wordt gelaten van private verzekeringsmaatschappijen, maar toevertrouwd aan een gecentraliseerde instelling waartoe zich alle slachtoffers moeten wenden. Deze vereenvoudiging wordt soms aangevoerd als een argument voor centralisatie.

Op de hoofdlijnen van de regeling bestaat, zoals gezegd, slechts een beperkt aantal uitzonderingen. In sommige verkeersongevalwetten wordt minder systematisch aangestuurd op het rechtstreeks maken van de verzekering. Zo speelt in Israël bij aanrijdingen tussen gemotoriseerde en andere verkeersdeelnemers een objectieve aansprakelijkheid in het nadeel van de eerste categorie, en is alleen voor andere ongevalssituaties een rechtstreeks verzekeringsverband ingesteld (1) (zie nr.143). Ook in de recente Skandinavische verkeersongevallenwetten, die nochtans een gemeenschappelijke wortel hebben, is het first-party beginsel in Zweden veel verder doorgetrokken dan in Noorwegen en Finland (zie nr.248).

Andere voorstellen gaan in de andere richting en verstevigen het first-party karakter van de verkeersverzekering. Zo werd door de American Insurance Association en in een eerste ontwerp in British Columbia een originele oplossing voorgestaan die ten slotte in de no-fault wetten niet is opgenomen (2). Zodra de gelaedeerde zelf eigenaar was van een motorrijtuig en dus een no-fault verzekering had afgesloten moest hij zich bij ongeval tot deze verzekeraar wenden, en dit niet alleen, zoals in het algemeen schema hierboven, als hij als inzittende in zijn eigen wagen gewond raakte maar ook als hij als voetganger werd aangereden, terwijl zijn eigen motorrijtuig bij het ongeval hele-

-
- (1) Hierop slaat de kritiek van I. ENGLARD : "It would have been better had the Bill based itself directly and openly on the personal insurance technique instead of using the complicated formula of absolute liability and liability insurance" ("Reform of the Automobile Accident Compensation System", in Isr. L. Rev., 1974, blz. 264).
- (2) A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 197; voor het A.I.A.- project, zie hoger nr. 86 en voor meer details : Report of Special Committee to Study and Evaluate the Keeton-O'Connell Basic-Protection Plan and Automobile Accident Reparations (A.I.A.), New York, 1968, blz. 5-6.

maal niet was betrokken en bijvoorbeeld thuis in de garage stond. Ook familieleden van de verzekeringnemer zouden zich op diens verzekeringsovereenkomst kunnen beroepen en dezelfde weg mogen volgen, op grond van het beginsel coverage follows family.

233 Gradaties in het rechtstreeks verzekeringsverband. Insurer-related en insurer-unrelated type

Het traditioneel organisatiemodel van verkeersverzekering, zoals beschreven in het vorig nummer, maakt het mogelijk de draagwijdte van het first-party beginsel te schetsen. Dit beginsel wijst inderdaad niet op een bepaald type van rechtsbetrekking tussen verzekeraar en schadelijder, maar laat ruimte voor verhoudingen van uiteenlopende aard. De rechtstreekse verzekerings-techniek betekent immers alleen dat het slachtoffer niet met een eventueel verzekerde enkeling in verbinding wordt gesteld, maar met een verzekeraar (1); dit impliceert niet dat hij te doen heeft met een eigen verzekeraar, dus met een verzekeraar waarmee hijzelf als verzekeringnemer heeft gecontracteerd.

In het aangegeven model kan slechts **in één geval de verhouding** verzekeraar/verzekeringnemer worden aangetroffen : als een persoon schade oploopt terwijl hij zich als bestuurder of inzittenden aan boord van zijn eigen motorrijtuig bevond, en zich dus wenden moet tot de verzekeraar van zijn eigen voertuig. Alleen dan is de verhouding producent/cliënt aanwezig, met alle voordelen vanden : van de ene kant zal opgetreden worden vanuit een zorg voor dienstverlening, van de andere kant zal minder eniging bestaan tot overdrijving, bedrog, misbruik en stellen van overdreven eisen, wat een vlugge afwikkeling van de schade tegen lagere administratieve en psychologische kosten mogelijk moet maken (zie nr. 230.).

Deze verhouding tussen de verzekeraar van het motorrijtuig en

(1) Hierover enigszins : D. GÜLLEMANN, Ausgleich von Verkehrsunfallschäden im Licht internationaler Reformprojekte, Berlin, 1969, blz. 116.

de verzekeringnemende eigenaar wordt aangeduid als insurer-related. In alle andere gevallen is de relatie van het insurer-unrelated type, waarbij het contact met de verzekeraar louter occasioneel en niet blijvend is (1). Dit geldt voor voetgangers en fietsers, maar ook voor inzittenden die zich niet in hun eigen voertuig bevonden op het ogenblik van het ongeval.

Daarmee is de vraag gesteld of van het traditioneel organisatiemodel (zoals beschreven in het vorig nummer) niet dient afgeweken in die zin dat een ruimere toepassing wordt gemaakt van het insurer-related type. Voor het oplossen van die vraag kunnen uit de rechtsleer weinig gegevens worden gehaald; het lijkt wel dat de meeste auteurs het model gemakshalve en als vanzelfsprekend hebben aangenomen, enerzijds omdat het wat de verzekeringsplicht betreft, aansluit bij de in de meeste landen geldende aansprakelijkheidsverzekeringen (die ook door de eigenaar dienen aangegaan), anderzijds omdat het verzekeringstechnisch in de lijn ligt van de vertrouwde levens- en ongevallenverzekeringen, in dit geval afgesloten door de eigenaar op zijn eigen hoofd en op dat van alle slachtoffers van schade, door het motorrijtuig veroorzaakt. De vraag of het model anders moet of kan worden georganiseerd kan op twee niveaus een antwoord krijgen.

(a) Om te beginnen is het duidelijk dat om in alle gevallen van verkeersschade een verzekering van het insurer-related type tot stand te brengen de enige weg zou zijn, alle verkeersdeelnemers te verplichten een verkeersverzekering af te sluiten (2). Daartegen bestaan bezwaren van principiële aard, en vanuit de hoek van de kostenallocatie en de ongevallenpreventie.

Als alle potentiële verkeersslachtoffers, bijgevolg alle verkeersdeelnemers en dus in feite alle burgers verzekeringsplichtig

(1) Terminologie van : R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 344; overgenomen door : A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 197.

(2) Over het beginsel "elk zorg voor zichzelf" leze men : P. KREMER, "Ondoelmatige onrechtmatige daad", in N.J.B., 1971, blz. 95.

worden gemaakt is het minder duidelijk dan ooit waarom de verzekering dient beperkt tot ongevallen overkomen in het verkeer en niet overeenkomstig de gelijkheidseis tegen alle ongevallen moet beschermen (zie nr. 213).

Bezwaren van praktische aard rijzen vooreerst op het ogenblik van het verzekeringnemen : iedereen een verzekeringsovereenkomst laten afsluiten is een omslachtige procedure, en de naleving van de verzekeringsplicht is moeilijk te controleren; verder ook bij ongeval : een vlugge en goedkope schadeafwikkeling vindt er baat bij dat zo weinig mogelijk dossiers dienen aangelegd. Is elk slachtoffer verzekeringnemer dan dienen zoveel dossiers geopend als er slachtoffers zijn; is het motorrijtuig de insurance policy unit, dan moeten er slechts zoveel geopend worden als er motorrijtuigen bij het ongeval betrokken zijn. Wat in de verhouding verzekeraar/slachtoffer in de vergoedingsfase aan tertiary costs wordt gewonnen, dreigt dus verloren te gaan in de organisatie- en financieringsfase.

Uit de vorige paragraaf bleek dat het omwille van de ongevallen voorkomen, maar ook vanuit rechtvaardigheidsoverwegingen belangrijk was specifieke gevaarsbronnen (zoals het gemotoriseerd verkeer) in een aangepaste en nauwkeurig afgewogen mate te laten bijdragen in de vergoeding van ongevalskosten die ze veroorzaken. Deze verantwoorde premieberekening kan gemakkelijkst gebeuren als de gevaarsbron (het motorrijtuig) als insurance policy unit wordt genomen. Daar komt nog dit bij : het is duidelijk dat in het vermelde organisatiemodel de premie berekend wordt in functie tegelijk van het risico dat de wagen creëert voor de inzittenden als van het risico dat geschapen wordt voor voetgangers en fietsers. Dit is belangrijk, omdat het in de lijn van de theorieën over kostenallocatie de ontwerpers van motorrijtuigen ertoe moet aanzetten zowel oog te hebben voor de veiligheid van de inzittenden als van de aangereden voetgangers of fietsers.

(b) Uit wat voorafgaat moge blijken dat er niet gemakkelijk een variante te ontwerpen is die in meer gevallen dat het vermelde model de insurer-related verhouding laat spelen. Dit doet

de vraag stellen of pogingen in die zin wel de moeite lonen, dus of het bezwaar wel zwaar weegt, dat ^{de} meeste schadelijders zich ook binnen een first-party verzekering toch nog tegen de verzekeraar van een ander moeten wenden. We zijn geneigd deze vraag negatief te beantwoorden. Zeker is de vertrouwensband, eigen aan de verhouding cliënt/dienstverlener, het sterkst als het slachtoffer tevens de verzekeringnemer is. Maar het is verkeerd de zaken zo voor te stellen, dat in alle andere gevallen de vertrouwensband helemaal ontbreekt en de toestand van de gelaedeerden tegenover de first-party verzekeringsmaatschappij dezelfde is als naar geldend recht tegenover de aansprakelijkheidsverzekeraar, en dus even nadelig. Hiertegen stellen we twee reeksen bedenkingen.

Ten eerste : in elk geval zullen het eerste en het derde voordeel van de overgang van een third- naar een first-party verzekering blijven spelen (zie nr. 229 en 231), en zal dus door de overgang de schadelijder ervan ontslagen worden de aansprakelijkheid te bewijzen en integendeel door het feit zelf van het ongeval in de kring van de aanspraakgerechtigden worden opgenomen, en zullen gezien de soepelheid van een rechtstreeks verzekeringsverband de begrippen schade, causaliteit en zelfs fout als uitsluitingsgrond minder stof leveren voor betwistingen zodat de verhouding tot de verzekeraar in elk geval toch minder conflictueus zal zijn, ook al omdat deze gewend zal zijn in een andere sfeer te werken dan naar geldend recht.

Ten tweede : de inzittende slachtoffers die niet de verzekeringnemende eigenaar van het motorrijtuig zijn, zullen meestal wel een gezinslid of vriend van hem zijn of iemand uit zijn werkkring die door hem vervoerd werden of aan wie hij het motorrijtuig had uitgeleend. We maken ons sterk dat in dat geval hun relatie tot de verzekeraar dicht bij een relatie van het insurer-related type zal aanleunen : de verzekeraar zal er immers alle belang bij hebben de verhouding tot zijn cliënt-verzekeringnemer niet in het gedrang te brengen door personen die hem nauw aan het hart liggen te ontstemmen. In veel gevallen waarin de bestuurder niet tegelijk de eigenaar van het voertuig is, zal het gaan om een personeelslid die een firmawagen bestuurt, en ook dan

zal de verzekeraar belang hebben bij een correcte dienstverlening ten voordele van de werknemer van zijn verzekeringnemer, ook al omdat deze laatste meestal voor andere wagens en eventueel ook voor andere risico's, zoals arbeidsongevallen, cliënt bij hem is of zou kunnen worden. Ook als strikt genomen de insurer-related verhouding niet aanwezig is, zal dus in veel gevallen vanuit een dienstverleningsperspectief worden opgetreden (1).

Eén alternatief op het traditioneel organisatiemodel van nummer 231 willen we nochtans onthouden : dat voorgesteld door de American Insurance Association waarbij de eigenaar van een motorrijtuig, die dus verplicht is een verkeersverzekering af te sluiten, zich bij ongeval steeds moet wenden tot deze verzekeraar, die dus zijn eigen verzekeraar is (zie nr. 86). Dit geldt niet alleen als hij aan boord van zijn eigen motorrijtuig schade oploopt, maar even goed als hij zich in de wagen van een ander bevindt of als hij als voetganger of fietser wordt aangereden. Om een keuze te maken tussen dit A.I.A.-organisatiemodel en het traditioneel schema van nummer 232 leggen we in de ene schaal van de balans de toename van het aantal verhoudingen van het insurer-related type, in de andere de grotere moeilijkheid om tot een verantwoorde premieberekening te komen en het feit dat per ongeval meer dossiers zullen moeten geopend worden dan er betrokken motorrijtuigen zijn. In elk geval sluiten we het A.I.A. model niet uit : het strekt ertoe de weg naar de eigen verzekering open te stellen voor alle personen die een wagen bezitten, en niet alleen voor henzelf maar ook voor bepaalde gezinsleden, op grond van het beginsel coverage follows family.

(1) A. TUNC, "Assurance de responsabilité et assurance directe dans les accidents de la circulation", in Xenion. Festschrift für Pan. J. Zepos, Athene, Freiburg, Keulen, 1973, blz. 729.

§ 4. Slachtofferbescherming. De omschrijving van de verzekeringsprestaties

234 Situering en indeling van de paragraaf

Nadat in dit hoofdstuk vooral de verruiming van de vergoedingsgrondslag door het rechtstreeks maken van de verzekering aan de orde is geweest, wil in deze paragraaf de aandacht gaan naar de opvattingen over de schadeloosstelling die op deze bredere no-fault basis wordt toegekend. Over dit punt kunnen uit de hervormingsvoorstellen en uit de rechtsleer minder gegevens worden gehaald dan over de uitbreiding van het toepassingsgebied. Wel zal blijken (uit A) dat deze uitbreiding bijna steeds gepaard gaat met een beperking of althans strakkere omschrijving van de verzekeringsprestaties, maar de aangewende procédés en de aangevoerde argumenten lopen fel uiteen. Toch is juist de kwestie van het vergoedingsquantum zeer belangrijk, omdat daarbij uitspraak wordt gedaan over de draagwijdte die aan het no-fault beginsel wordt toegekend : wil in naam van dit beginsel alleen een minimumbescherming (basic-protection) worden verleend, die geen afbreuk doet aan het recht op prestaties uit andere vergoedingsbronnen, of wil integendeel een volwaardige vergoeding worden verstrekt, te vergelijken met de integrale schadeloosstelling uit het burgerlijk recht (B) ? Aan het einde van de paragraaf (in C) moeten onze opvattingen duidelijk worden over de omschrijving van de verzekeringsprestaties, en wordt de vraag gesteld of een afbreuk aan de traditionele notie van de integrale schadeloosstelling voor de verkeersdeelnemers aanvaardbaar en rechtvaardig is.

Vooraf nog deze bemerking : in deze paragraaf zal alleen sprake zijn van persoonsschade. Ingeval van schade aan goederen is het probleem anders gesteld, wat noopt tot een behandeling in een afzonderlijke paragraaf.

A. Proeve tot systematisering van de opvattingen over de verzekeringsprestaties

234 Vaststelling : reductie van de vergoedingsaanspraken als tegengewicht voor de uitbreiding van het toepassingsgebied kreeg slechts weinig aandacht

De gedachte aan reductie van de verzekeringsuitkeringen als tegengewicht voor de uitbreiding van hun toepassingsgebied gaat terug tot de eerste toepassingen, vroeg in deze eeuw, van de risicoleer. Zo werd bij de invoering van de eerste arbeidsongevallenwetten aan het aanvaarden van het beginsel van de automatische vergoeding van werkgeverszijde uitdrukkelijk de eis verbonden, dat bepaalde schadeposten niet meer vergoedbaar zouden worden gesteld en de andere in de wet nauwkeurig zouden omschreven worden en met beperkende maatregelen omringd (zie nr. 20). Toen in dezelfde elan de risicoleer in steeds meer landen door de wetgever ook op verkeersongevallen werd toegepast, werd vaak een gelijkaardig compromis nagestreefd tussen gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd verkeer ~~verkeers~~. 4. Maar vooral sinds de idee van een rechtstreekse verkeersverzekering sedert de zestiger jaren veld is gaan winnen, en de kans werd gezien bij het bepalen van de verzekeringsuitkeringen volledig afstand te doen van het burgerrechtelijk schadebegrip, heeft de gedachte aan beperking van de prestaties ingang gevonden. "The rules of damages in tort, aldus GOMARD, would not be sacrosanct in a debate on a national scheme for compensation to traffic victim's" (1).

Na een vergelijkend onderzoek van tientallen geldende of ontworpen no-fault stelsels komen TUNC en GÜLLEMAN tot het - op onze dagen niet meer helemaal correct - besluit dat aanvaarding van een dergelijke verzekering los van de schuldvraag in alle landen gepaard gaat met een beperking of althans strakkere

(1) B. GOMARD, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries", in Am. J. Comp. L., 1970, blz. 82.

omschrijving van de schadeloosstelling, vooral voor extra-patrimoniale schade (1). Brengen no-fault wetten dus "the promise of something for everyone" (2), dan lijkt inkrimping van de prestaties het tegengewicht voor het toegankelijk maken ervan voor steeds nieuwe categorieën. Een verdere motive-ring dan de zorg, de verzekeringspremies binnen zekere perken te houden, werd meestal niet gezocht. Vandaar veelal een ge-mis aan positieve belangstelling voor de begrippen schade en schadeloosstelling. De inperking van de verzekeringsprestaties ten overstaan van de klassieke opvatting over integraliteit van de schadeloosstelling wordt in de literatuur over no-fault ver-zekering overwegend vanuit een bepaalde hoek benaderd, die eer-der tot een negatieve formulering leidt : als een onrechtstreeks gevolg van de verruiming van de vergoedingsbasis, dat geen om-standige verantwoording leek te behoeven als de aanleiding maar voldoende was gemotiveerd en dat als keerzijde van de medaille ook tegenover het publiek best niet in het volle daglicht werd geplaatst. Als aan dit gemis aan positieve belangstelling ook nog gevoegd wordt het feit dat de opvattingen over schadeloos-stelling nogal uiteenlopen van land tot land en dat ook binnen een rechtssysteem de terminologische verwarring vaak groot is, ligt het voor de hand dat de hoofdstukken over schadeloosstel-ling in de no-fault literatuur niet tot de meest inzichtelijke behoren.

-
- (1) A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 192;
D. GÜLLEMAN, Ausgleich von Verkehrsunfallsschäden im Licht internationaler Reformprojekte, Berlijn, 1969, blz. 149;
vaststelling ook gedaan door S. FREDERICQ, "Nieuwe ten-denzen in de automobiëlverzekering in België", in Verzeke-ringen van vriendschap, Deventer, 1974, blz. 126; de
Zweedse verkeersongevallenwet van 1976 maakt op deze regel een uitzondering (zie nr. 435).
- (2) Aldus : S. HOFSTADTER en R. PESMER, "A National Compensa-tion Plan for Automobile Accident Cases", in Ass. Bar C.N.Y., 1967, blz. 619.

236 Uitgangspunt voor systematisering : het onderscheid tussen
herstel- en vergoedingsacties

Voor een goed begrip dient gewezen op het fundamenteel onderscheid tussen twee vormen van schadeloosstelling, namelijk het herstel en de vergoeding, een onderscheid dat ook in de wet niet consequent wordt gemaakt (1).

De schadeloosstelling, traditioneel omschreven als het resultaat van de terugkeer van het beschadigd object naar de toestand waarin het zonder het ongeval waarschijnlijk zou hebben verkeerd, kan worden bereikt door het herstel, d.i. de werkelijke terugkeer naar deze hypothetische toestand als antwoord op de zijnschade of door de vergoeding, d.i. de fictieve terugkeer als antwoord op het waardeverlies. De beste schadeloosstelling volgt uit het herstel, en bij ongevalsslachtoffers volgt het herstel uit de genezing. In die zin werkt het aanwenden van herstelacties preventief : naast de primaire preventie, de ongevallenvoorkoming, staat de secundaire preventie : verhinderen dat door het uitblijven van genezing het veld van de vergoedbare schade steeds groter wordt. Toch laat het herstel, hoe vlug en volledig ook uitgevoerd, in het verleden - d.i., voor de periode tussen het ongeval en het herstel - steeds een schadeveld achter, dat alleen fictief kan worden goedge maakt door het verschaffen van Ersatz-goederen in de plaats van het verloren goed. Zo nemen bijvoorbeeld inkomensvervangende uitkeringen de plaats in van het gederfde inkomen. Deze vorm van schadeloosstelling complementair met het herstel, wordt aangeduid als de vergoeding. Herstel gaat dus hiërarchisch voor vergoeding, en zelfs als slechts gedeeltelijk herstel mogelijk is, is dit te verkiezen, omdat aldus het schadeveld voor de toekomst wordt beperkt. Uit wat voorafgaat volgt, dat herstelacties een andere vorm aannemen dan vergoedingsacties : waar voor deze laatste geldt het primair middel is, kan over het herstel juist nooit primair beslist worden in termen van

(1) Men leze hierover vooral : J. VIAENE, Schade aan de mens, III, Evaluatie van de gezondheidsschade, Antwerpen, Amsterdam, 1976, blz. 501-543.

geld. Men moet zich integendeel op de eerste plaats afvragen welke goederen of diensten nodig zijn om de terugkeer naar de hypothetische onbeschadigde toestand te verwezenlijken, dus bijvoorbeeld voor persoonsschade nagaan welke middelen tot genezing kunnen bijdragen - en pas daarna de kosten ervan uitdrukken in geld.

237 Herstelacties : meestal onbeperkt

In overeenstemming met de inhoud van het vorig nummer, wordt de eerste doelstelling van de slachtofferbescherming in commentaren op no-fault wetten en in beschouwingen van de rechtsleer meestal omschreven als de genezing, revalidatie en resocialisatie... Om die reden en overeenkomstig het beginsel dat deze doelstelling slechts bereikt wordt als het herstel in de mate van het mogelijke, maar zonder rechtstreekse verwijzing naar geld, wordt verwezenlijkt, worden de op herstel gerichte verzekeringsprestaties in geen enkel van de in de ^{eerste} ~~tweede~~ titel behandelde wetten of voorstellen beperkt, behalve dat soms gezegd wordt dat de aangewende herstelacties binnen de perken van het redelijke of noodzakelijke moeten blijven (1). Alleen in de Noordamerikaanse wetten vallen ook deze prestaties onder de over-all limiet, maar daar is de toestand anders dan in andere stelsels, zoals verder uiteengezet (zie nr. 243). Overal elders wordt de voorrang van herstel boven vergoeding erkend in de regel, dat alleen voor deze tweede vorm van schadeloosstelling beperkingen mogen worden opgelegd (2).

Bij nader toezien blijkt dat het herstel van de gezondheid in de meeste stelsels, naar men mag aannemen onbewust, gezien wordt in de traditionele vrij enge psychosomatische context, en dat bij de herstelacties vrijwel uitsluitend gedacht wordt aan terugbetaling van kosten voor gezondheidszorgen. De meeste auteurs gaan er nogal vluchtig overheen. Ieder is het ermee eens dat alle nodige kosten dienen gedaan voor doktershulp, verpleging, ziekenhuisopname, farmaceutische producten...

(1) Aldus b.v. in de projecten van TUNC (zie nr. 115), BLOEMBERGEN (nr. 153), KEETON en O'CONNELL (nr. 84) en de verkeersongevallenwetten in Israel (nr. 143), Nieuw-Zeeland (nr. 1567).

(2) "Rehabilitation should take priority, not as has often been the case compensation" (J.M. MATHESON, "Compensation for Personal Injury in New Zealand", in I.C.L.Q., 1969, blz. 198).

Andere herstelmiddelen van sociale en zelfs ecologische aard die slaan op de situationele context lijken niet of althans niet uitdrukkelijk voorzien. Een ruimere opvatting van herstel kan wel worden aangetroffen in wetten of projecten die op het ganse veld van de persoonsschade willen innoveren, zoals de Nieuwzeelandse ongevallenwet die aan een gecentraliseerde commissie opdraagt ten voordele van ongevalsslachtoffers alle maatregelen te treffen tot "(a) their restoration as speedidly as possible to the fullest physical, mental, social, vocational and economic usefulness of which they are capable having regard to their incapacity and (b) their reinstatement in employment" (zie nr. 167) (1).

238 Vergoedingsacties : meestal wel beperkt. Twee uitersten : forfaitaire evaluatie en evaluatie in concreto

In de meeste no-fault wetten slaat de beperking op het tweede bestanddeel van de schadeloosstelling, namelijk de vergoeding - die hiërarchisch na het herstel komt. Anders dan de herstelacties die gericht zijn op het aanwenden van goederen tot het beoogde resultaat - de werkelijke terugkeer naar de hypothetisch onbeschadigde toestand - geheel of gedeeltelijk is bereikt, kan de vergoeding niet meer beogen dan het verschaffen van vervangingsgoederen voor een niet meer te verhelpen waardeverlies, waartoe geld het primair middel is (2). Om die reden zijn vergoedingsacties beter vatbaar voor omschrijving, die in de meeste no-fault stelsels gericht is op een beperking ten overstaan van het aansprakelijkheidsregime.

In 1970 rangschikte TUNC aan het einde van een vergelijkend overzicht de op dat ogenblik geldende en ontworpen stelsels op het punt van de vergoeding van waardeverlies in twee categorieën, alnaargelang de vergoeding by schedules of on the basis of actual loss werd berekend : in het eerste geval is de berekeningswijze forfaitair en moet ze in de wet nauwkeurig omschreven worden en met beperkende maatregelen omringd, in het tweede daarentegen moet de kwestie in elk geval af-

(1) Deze brede opvatting vindt men ook bij D. SCHÄFER, Soziale Schäden, Soziale Kosten und Soziale Sicherung, Berlijn, 1972, blz. 186-192.

(2) J. VIAENE, op. cit., blz. 514-516.

zonderlijk in concreto worden bekeken (1). Traditionele argumenten voor de eerste oplossing zijn de minder hoge tol aan administratieve kosten, de bespoediging van de schadeafwikkeling, de grotere rationaliteit en een - o.i. - verkeerd begrepen - rechtszekerheid. Voor de oplossing van de individualisatie pleit de beschouwing dat de schade bij verkeersongevallen zeer verschillend kan zijn van geval tot geval en dat een schematisering, hoe verfijnd ook, individuele toestanden en noden niet kan vatten (2).

Toch kan de door TUNC voorgestane indeling (compensation by schedules of on the basis of actual loss) slechts een eindweegs worden gevolgd. Weinig stelsels realiseren inderdaad volledig één van beide uitersten; telkens leunen ze wel duidelijk bij één van beide types aan, maar meestal is de mogelijkheid van correctie voorzien, in de zin van een uitzonderlijke individualisering in het ene geval, in de zin van een zeker beroep op forfaits in het tweede (3).

239 Vergoedingsacties. Forfaitaire evaluatie

Bij een eerste reeks stelsels worden de verzekeringsprestaties zeer nauwkeurig en forfaitair in de wet omschreven, waarbij verscheidene procédés worden gevolgd, gaande van volslagen forfaitaire berekeningswijzen die de ogen sluiten voor individuele toestanden tot methoden die een hoge graad van verfijning hebben bereikt en zich door het maken van de ingewikkelste onderscheidingen aan individuele noden pogen aan te passen.

Meest uitgesproken forfaitair is het voorstel van BEDOUR, dat de vergoeding van inkomensderving wil uitdrukken als een

(1) A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 193.

(2) Voor een overzicht van de argumenten voor en tegen : D. GULLEMANN, op. cit., blz. 150; J. HELLNER, "Tort Liability and Liability Insurance" in Scand. St. L., 1962, blz. 147.

(3) Men leze ten andere : K.S. SELMER, "Interactions between Insurance and Tort Theories in the Norwegian Law of Personal Injuries", in Am. J. Comp. L., 1970, blz. 154.

veelvoud van de S.M.I.G., los van elke verwijzing naar het vooraf genoten loon, en vergoeding voor extrapatrimoniale schade in haar geheel wil weren (zie nr. 121). Ook het eerste Israëlische hervormingsvoorstel (het Ben-Zeev rapport) lag in die lijn en beoogde niet meer dan een "redelijke vergoeding te verschaffen die overeenstemde aan de gemiddelde in autoöngewallen geleden schade" (zie nr. 142).

De eerste no-fault wet in de Verenigde Staten (Massachusetts) en zijn voorlopers in Saskatchewan en Porto Rico houden reeds rekening met het loon dat door het slachtoffer is verdiend over een bepaalde periode die aan het ongeval voorafgaat, maar kennen geen mogelijkheid tot verhoging in bepaalde gevallen en laten ook de inkomensvervangende uitkeringen vallen onder een over-all limit. Belangrijk is wel, dat ook voor verlies van extra-agorale nuttigheid wordt tussengekomen, en dit niet alleen ten aanzien van huishoudelijke arbeid maar ook van karweien die de getroffene gewoon of zinnig was op te knappen. Extra-patrimoniale schade wordt in de Verenigde Staten niet no-fault gedekt, in de Canadese provincie Saskatchewan slechts ten dele (zie nr. 95 en 80).

De Nieuwzeelandse ongevallenwet gaat bij de schadebegroting nauwkeuriger en omzichtiger tewerk, daarbij geholpen door het feit dat in dat land de inkomensniveaus niet erg uiteenlopen. (zie nr. 156).

In het spoor van de Britse auteur ISON, bij wiens ideeën in de loop van de voorbereiding van de Nieuwzeelandse Accident Compensation Act herhaaldelijk inspiratie is gezocht (1), wordt bij loonderving een recht verleend op inkomensgebonden uitkeringen ten belope van 80 % van een nauwkeurig omschreven referteïnkomen, met een minimum van 40 \$ per week (te vermeerderen met 3 \$ als een echtgenote ten laste is en met 1,50 \$ per kind ten laste) en een maximum van 200 \$. Met het verlies van extra-agorale nuttigheid wordt slechts ten dele rekening gehouden : huishoudelijke arbeid is niet no-fault beschermd, en voor jongeren of personen die zich voorbereiden op een be-

(1) In dit verband vooral : T.C. ISON, The Forensic Lottery, Londen, 1967, blz. 59-65.

roepsbezigheid worden, bij blijvende arbeidsongeschiktheid, uitkeringen voorzien die berekend worden alsof het inkomen uit de voorgenomen bezigheid 50 \$ per week zou bedragen, al kan het bedrag door de Accident-Compensation Commission in individuele gevallen tot 75 \$ worden verhoogd. Ook de vergoeding van extrapatrimoniale schade is sterk geforfaitariseerd : voor het definitief verlies van een lichaamsfunctie wordt een bedrag toegekend dat volgens de aard van de handicap afgelezen wordt van een schaal die als bijlage bij de wet is gevoegd. Naast en boven deze prestaties kan voor "pijn en smarten" nog een volstrekt geïndividualiseerde vergoeding worden toegekend, waarvan de omvang door de Accident Compensation Commission is bepaald (zie nr. 169). Het blijkt dat bij de totstandkoming van de wet vooral door de advocaten met aandrang om deze vergoeding was gevraagd, die door de Woodhouse-commissie aanvankelijk met beslistheid van de hand was gewezen.

Minder dan drie jaar na haar inwerkingtreding wordt de ongevalwet reeds haar overdreven hang naar forfaitarisme verweten, waaraan ze, door alles tot in de details te willen regelen, haar omvangrijkheid en ingewikkeldheid ontleent. Als alternatief wordt voorgesteld, aan de Accident Compensation Commission een ruimere appreciatiebevoegdheid te verlenen met het oog op individuele situaties. Het lijkt dat bij de voorbereiding van het Australisch rapport met deze ervaring rekening is gehouden (zie nr. 179).

Deze voorbeelden overschouwend kan besloten worden, dat de stelsels die de verzekeringsprestaties forfaitair laten berekenen in de regel de oudste zijn, dat de invoering ervan in geen enkel Westeuropees land ernstig is overwogen en dat, waar ze wel zijn ingevoerd, meestal (zoals in de Noordamerikaanse wetten, maar niet in Nieuw-Zeeland) het recht blijft bestaan om het surplus langs de gewone regelen van aansprakelijkheid te vorderen.

240 Vergoedingsacties. Evaluatie in concreto, maar met twee reeksen temperingen

Het is opmerkelijk dat haast alle in Europa ingevoerde of voorgestelde no-fault stelsels afkerig staan tegen een forfaitaire opvatting over de schadevergoeding, en het integendeel aan de rechters overlaten om in geval van betwisting de schade

in elk geval afzonderlijk in concreto vast te stellen en de meest geëigende vorm voor een in beginsel volledige schadeloosstelling te bepalen, zonder gebonden te zijn aan ^{strikte} ~~bindende~~ wettelijke richtlijnen.

In een eerste reeks wetten wordt zelfs zonder meer verwezen naar de traditionele opvattingen over schade en schadeloosstelling uit het aansprakelijkheidsrecht. Deze verwijzing gebeurt als vanzelfsprekend in wetten die de aansprakelijkheid objectiveren en de verzekering onrechtstreeks laten. Maar ook als de verzekering rechtstreeks wordt gemaakt en dus in beginsel volledig afstand kan worden genomen van het traditioneel schadebegrip, blijft men ernaar verwijzen. Dit is het geval met de Zweedse verkeersongevallenwet van 1976, die in artikel 9 gewoon refereert naar de bepalingen over schadeloosstelling uit de wet over de aansprakelijkheid van 1972, die een integrale vergoeding voorschrijft. Om die reden wordt van de Zweedse regeling gezegd dat ze tegelijk de kenmerken vertoont van een ongevalle, levens- en schadeverzekering (wat de gevallen van tussenkomst betreft) en van een aansprakelijkheidsverzekering (wat de opvatting over schadeloosstelling aangaat) (zie nr. 137).

In andere stelsels geldt als beginsel dat de schadeloosstelling geïndividualiseerd moet zijn, maar dat aan het klassiek principe van de integraliteit van de vergoeding wel zekere temperingen dienen aangebracht, die theoretisch verschillend verantwoord worden alnaargelang de schadepost waarop wordt uitgespaard, maar die in feite telkens zijn ingegeven door de bekommernis, de premielast binnen de perken van het aanvaardbare te houden. Met het oog op die tempering worden verschillende procédés gebruikt, die soms forfaitair aandoen en de kloof met de hierboven behandelde stelsels minder breed maken. De onderzochte stelsels vertonen een betrekkelijke eensgezindheid over de vraag, waar in no-fault verband dient getemperd ten overstaan van de klassieke opvattingen.

a) Om te beginnen wordt voor de begroting van inkomensvervangende uitkeringen dikwijls geen rekening gehouden met

het gedeelte van het gederfde inkomen dat een bepaald bedrag te boven gaat (1). Dit plafond zal zich wel nogal hoog situeren, zoals bij TUNC (zoveel als een magistraat aan de hoogste rechtsprekende instanties verdient), of zoals in de Israëlische wet van 1976 (driemaal het bedrag van het gemiddeld inkomen van de werkende Israëlische bevolking). Steeds wordt het weren van pieken ingegeven door de gedachte, dat het sociaal wenselijk voorkomt dat personen met een buitengewoon hoog inkomen dit ten dele zelf beveiligen eerder dan het verlies ervan volledig af te wentelen op de collectiviteit van de automobilisten (2). Soms wordt daaraan ter verantwoording nog een vage gedachte aan inkomensherverdeling toegevoegd, terwijl het toch zeer de vraag is of een herverdelingsbeleid langs een ongevallenrecht dient gevoerd.

TUNC pleit ten aanzien van inkomensvervangende uitkeringen voor een volledig loslaten van alle forfaitaire of baremale schattingen, om aldus weer te keren tot een zuivere schadebegroting in concreto. Zo zou voor een zestigjarige bedrijfsdirecteur met een hoog inkomen rekening dienen gehouden met het feit van zijn naderende oppensioenstelling, zoals voor een beginnende advocaat met een vooralsnog beperkt inkomen de gunstige toekomstvooruitzichten een hogere vergoeding wettigen. Zo zou vooral moeten voorbijgegaan worden aan minieme ongeschiktheden die geen invloed hebben op de agorale of extra-agorale nuttigheid (3).

b) Een tweede belangrijke beperking slaat op de vergoeding van extrapatrimoniale schade. Soms wordt deze helemaal geweerd zoals in Noorwegen en Finland (waar deze schadepost in de praktijk van de rechtspraak trouwens minder belangrijk was) en in het Keeton-O'Connell project en een aantal van zijn voorlopers (4).

-
- (1) Dergelijke plafonds worden aangetroffen in de projecten van TUNC (zie nr. 145), Von HIPPEL (Schadenausgleich bei Verkehrsunfällen, Berlijn, Tübingen, 1968, blz. 75); GULLEMANN (op. cit., blz. 167), SCHAFER (zie nr. 155), GREEN (zie nr. 79) en de Israëlische verkeersongevallenwet van 1976 (nr. 143).
- (2) Over deze verantwoording : J. HELLNER, op. cit., blz. 148.
- (3) A. TUNC, Sécurité routière, nr. 47.
- (4) Resp. nr. 135 (Noorwegen), 84 (R.E. KEETON en J. O'CONNELL) en 79 (voorlopers).

Elders wordt de vergoeding ingeperkt, zoals in het Tunc-project (waar genegenheidsschade om principiële redenen, pijn en smarten eerder op pragmatische dan op principiële gronden niet worden vergoed), in het Von HIPPEL voorstel (waar alleen wordt tussengekomen als de schade onge_woon hard en onhoudbaar is of als het ongeval een blijvende aantasting van de fysieke integriteit voor gevolg heeft), in het Schäfer-ontwerp (waar niet wordt opgetreden bij lichte of te helen letselschade, of als een mate van gewenning of aanpassing mogelijk is) of in de Israëliische wet van 1976 (waar het enig opgelegd criterium het stellen van een maximumbedrag is) (1).

Het is duidelijk dat vooral voor de extrapatrimoniale schade de streep soms moeilijk te trekken is tussen stelsels die een forfaitaire en stelsels die een geïndividualiseerde schadebegroting voorstaan. Tekenend is dat in beide gevallen eerst aan beperking van de vergoeding van extrapatrimoniale schade wordt gedacht, als een besparing zich opdringt. Over de traditioneel ingeroepen verantwoording wordt verder behandeld.

B. Voorafgaande vraag : verkeersverzekering exclusief of niet ?

241 Exclusief of subsidiair karakter van een verkeersverzekering

Alvorens eigen voorstellen te doen tot omschrijving van de verzekeringsprestaties in no-fault verband, moet eerst een optie worden genomen die tot de basisopties van dit proefschrift behoort en die reeds op andere plaatsen aan de orde was kunnen komen, maar die een onmiddellijk belang vertoont voor de uitstippling van de no-fault prestaties en daarom hier wordt besproken. De vraag heeft rechtstreeks te maken met de opzet, met de ambitie van een verkeersverzekering, dus met wat men met een dergelijke verzekering wil bereiken :

- of_wel is het de bedoeling de prestaties die op no-fault basis worden verstrekt volledig in de plaats te laten treden van de schadeloosstelling krachtens foutaansprakelijkheid, die dus in het verkeer in het geheel niet meer speelt; in

(1) Resp. nr. 415 (A. TUNC), 428 (E. von HIPPEL), 455 (D. SCHAFER) en 443 (Israël).

dit geval is de verkeersverzekering dus exclusief en kan door het verkeersslachtoffer alleen op haar tussenkomst een beroep worden gedaan;

- ofwel is de no-fault verzekering niet exclusief maar subsidiair, en strekt ze ertoe aan alle verkeersslachtoffers zekere prestaties te garanderen maar laat ze voor de rest de foutaansprakelijkheid spelen, waarop dus steeds een beroep kan worden gedaan tot aanvulling van de verzekeringsprestaties tot de volle maat van de geleden schade (1).

Tussen deze twee uitersten is een derde oplossing mogelijk : het verkeersslachtoffer moet zich in beginsel met de no-fault prestaties tevreden stellen, en kan alleen bij een gekarakteriseerde zware schuld van de schadeverwekker van deze een vollediger schadeloosstelling verwachten.

242 Aantrekkingskracht van verkeersverzekeringen met een subsidiair karakter

Men kan geneigd zijn in een eerste reactie de oplossing van de subsidiairiteit van de no-fault verzekering te kiezen, die, zo lijkt het, alleen maar voordelen biedt : alle verkeersslachtoffers zonder onderscheid hebben in elk geval recht op een redelijke vergoeding, en degenen onder hen die daarenboven op de fout van een derde kunnen wijzen worden zoals voorheen volledig schadeloosgesteld. Het foutbeginsel en het no-fault beginsel lijken dus best met elkaar te combineren, en de combinatie lijkt zich niet te lenen tot kritiek maar integendeel tegelijk de geldende rechtsbeginselen met hun diepe wortels in de menselijke vrijheid en rechtvaardigheid te eerbiedigen en het grootste nadeel ervan (het volledig onvergoed blijven van een aantal slachtoffers) te verhelpen : door de dubbele gericht-

(1) Over het belang van deze vraag zie ook : A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 188; R.E. KEETON en J. O'CONNELL, "Alternative Paths Towards Nonfault Automobile Insurance", in Cal. L. Rev., 1971, blz. 245; I. ENGLARD, "Reform of the Automobile Accident Compensation System", in Isr. L. Rev., 1974, blz. 264; L.E.H. RUTTEN, "Naar een afschaffing van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor verkeersongevallen ?", in V.R., 1966, blz. 7.

heid wordt tegemoetgekomen én aan de eis van verdelende rechtvaardigheid, geen enkel verkeersslachtoffer aan zijn lot over te laten, én aan de eis van vergeldende rechtvaardigheid, in de rechtsbetrekking tussen enkelingen de belangen van de onschuldige volledig te laten voorgaan aan die van de schuldige. In die zin bijvoorbeeld de volgende bedenking van STARCK, naar aanleiding van het Tunc-project : "si la faute n'est pas une condition nécessaire de la garantie des dommages corporels et matériels, elle semble devoir rester encore une condition suffisante", waarmee hij blijkens de context bedoelt dat bij foutieve schadeveroorzaking in elk geval volledige schadeloosstelling verschuldigd moet blijven, en een no-fault verzekering alleen de andere gevallen moet bestrijken (1). De toestand van verkeersslachtoffers zou in een dergelijk stelsel te vergelijken zijn met die van slachtoffers van ongevallen op de weg naar of van het werk, naar geldend recht : deze hebben in elk geval recht op de forfaitaire prestaties van de arbeidsongevallenwet, en kunnen zich bij foutieve schadeverwezenlijking beroepen op de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid (2).

243 Voorbeelden van verkeersverzekeringen met een subsidiair karakter

Gelet op wat in het vorige nummer is gezegd, is het dan ook niet verwonderlijk dat de combinatieformule van meetaf een grote aantrekkingskracht uitoefende op de geesten (3) en aan de grondslag zou liggen van een groot aantal voorstellen tot hervorming, waarvan een aantal in wetten zijn omgezet.

-
- (1) B. STARCK, "Les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation", in Rev. trim. dr. civ., 1966, blz. 684, nr. 134; antwoord van A. TUNC, "Sur un projet de loi en matière d'accident de la circulation", in Rev. trim. dr. civ., 1967, blz. 94, nr. 28.
 - (2) Arbeidsongevallenwet van 10 april 1971, art. 46 § 1,5°.
 - (3) Zo bijvoorbeeld vindt S. FREDERICQ een dualistisch stelsel "een billijke oplossing voor het probleem van de vergoeding van degenen die thans iedere steun moeten missen, zonder het stelsel zelf van de volledige vergoeding van degene die geen fout heeft begaan, te moeten prijsgeven ("Nieuwe tendenzen in automobiëlverzekering in België", in Verzekeringen van vriendschap, Deventer, 1974, blz. 133).

Toen de technische vooruitgang in deze eeuw op bepaalde domeinen tot een aanpassing van de aansprakelijkheidsregel noopte, werd de oplossing in ons land en elders vaak gezocht in het laten doubleren van de foutaansprakelijkheid door een objectieve maar gelimiteerde aansprakelijkheid, waarbij de ene de andere aanvulde wat de vergoedingsgrondslag of het vergoedingsquantum betrof. Toen als vanzelfsprekend de objectivering van de aansprakelijkheid tot autoöngevallen werd doorgetrokken, liet men ook hier de slachtofferbescherming - zoals in Nederland en Duitsland - op dezelfde twee pijlers rusten (zie nr. 62). En toen voor het eerst schuchtere pogingen werden ondernomen om de oplossing voor het verkeersongevallenvraagstuk ook buiten de aansprakelijkheidsformule te zoeken, werd er meestal niet aan gedacht de foutaansprakelijkheid af te schaffen, maar werd de oprichting van fondsen voorgestaan waartoe de verkeersslachtoffers zich konden wenden, die door die foutaansprakelijkheid niet werden gediend. In die richting dachten in de V.S.A. een aantal voorlopers van het Keeton-O'Connell-voorstel (zie nr. 79), nadat in het Duitsland van de dertiger jaren meer dan eens de oprichting van een Zwangsgenossenschaft werd voorgestaan dat, van overheidswege georganiseerd, een minimale bescherming moest verzekeren voor slachtoffers die van de aansprakelijkheid geen heil hadden te verwachten (1). De sedert 1970 in de Verenigde Staten in voege getreden verkeersongevallenwetten zijn evenmin exclusief, in het spoor van de voorstellen van KEETON en O'CONNELL en van de voorbeelden in Saskatchewan en Porto Rico : niet het ganse veld van de persoonsschade wordt bestreken door het no-fault beginsel maar alleen dat bestanddeel dat vanuit sociaal oogpunt het belangrijkste is (de vermogensschade) en dan nog slechts binnen zekere grenzen, terwijl wat daarbuiten valt - een eerste schijf van de extrapatrimoniale schade buiten beschouwing gelaten - steeds het voorwerp kan uitmaken van een gemeenrechtelijke vordering (zie bv. nr. 96).

(1) Over deze vroege Duitse ideeën : D. GÜLLEMANN, op. cit., blz. 86-91.

Dezelfde idee van combinatie is te lezen in de meeste commentaren die door de vertegenwoordigers van de advocaten op de nieuwe ideeën werden geleverd, en in de tegenvoorstellen die door deze kringen werden geformuleerd : men kan begrip opbrengen voor de noden van de onvergoede slachtoffers, maar wil de oplossing voor dit probleem niet laten gebeuren ten koste van degenen die, wegens de omstandigheden van het ongeval, tot dan toe steeds op volledige schadeloosstelling mochten rekenen (zie bv. nr. 89).

244 Voorbeelden van verkeersverzekeringen met een (volledig of overwegend) exclusief karakter

Aan het ander uiterste bevinden zich de exclusieve verkeersverzekeringen, die aan de getroffenen of hun nabestaanden elk recht ontzeggen op andere prestaties dan die welke ze zelf verlenen en de vordering uit onrechtmatige daad - althans voor persoonsschade - afschaffen. Representatief voor deze strekking zijn naast de voorstellen van BLOEMBERGEN en van de Skandinavische juristen in de jaren na het negentiende rechtscongres, vooral de Israëlische en - op een breder vlak - de Nieuwzeelandse wetten (1).

In deze laatste wordt over de aansprakelijkheid inzake persoonsschade een requiem uitgesproken, bezegeld in deze passage : "No action shall lie for damages in respect of the injury or death (...) if, at the time of the accident, the injured or deceased person had or was deemed to have cover under this Act in respect of personal injury by that accident" (zie nr. 165).

Daarnaast bestaan een aantal voorstellen die het midden houden tussen beide uitersten, en de aansprakelijkheidsvordering ter aanvulling van de no-fault prestaties alleen laten bestaan in gevallen van gekwalificeerde zware fout. Ze zijn dus overwegend exclusief, want laten slechts in een beperkt aantal nauwkeurig aangeduide gevallen de poort open voor andere vergoedingsaanspraken dan die op grond van de verkeersverzekering.

Tot deze categorie is het Tunc-project te rekenen, al leunt het zeer sterk aan bij de groep van de exclusieve verkeersverzekeringen en wordt het door de auteur zelf tot deze groep ge-

(1) Resp. nr. 153 (A.R. BLOEMBERGEN), 136 (Skandinavië), 143 (Israël) en 165 (Nieuw-Zeeland).

rekend (1). Toch kan in hoofde van één bepaalde categorie van verkeersdeelnemers (de bestuurder van het motorrijtuig) in één bepaald geval (als de schadeverwekker veroordeeld is tot meer dan vijftien dagen gevangenisstraf) een aanspraak bestaan op meer dan de normaal voorziene uitkeringen (zie nr. 118). Het voorstel van von HIPPEL leunt ook op dit punt nauw aan bij dat van de Franse auteur (2). In het voorstel van EHRENZWEIG bestaat de aansprakelijkheidsvordering niet meer in gevallen van ordinary negligence, wel nog bij criminal negligence - en juist dit moeilijk te maken onderscheid is deze auteur door tegenstanders voor de voeten geworpen (zie nr. 79). Volgens BEDOUR tenslotte moet de getroffen de mogelijkheid behouden om naast of boven de forfaitaire prestaties een gemeenrechtelijke vordering in te stellen tot het bekomen van een integrale schadeloosstelling, als hij kan wijzen op "une faute d'une gravité exceptionnelle commise en pleine connaissance du danger que l'on court soi-même et que l'on fait courir à autrui, ou encore dans l'inconscience impardonnable de ce danger" (zie nr. 121).

245 Oplossing : verkeersverzekeringen met een subsidiair karakter onaanvaardbaar

Men begrijpt het belang van de keuze die dient gemaakt :

- ofwel wordt de aflossing van aansprakelijkheid door verzekering helemaal voltrokken, en dan moeten door de verkeersverzekering prestaties worden verleend die te vergelijken zijn met die van de aansprakelijkheidsformule, en die zich situeren op een punt waar niet alleen de vraag naar verdelende maar ook die naar vergeldende rechtvaardigheid wordt bevredigd;
- ofwel wil de no-fault verzekering alleen een basisbescherming (Basic Protection) verlenen, en dan dient de solidariteit alleen gericht op het tegemoetkomen van de belangrijkste noden, terwijl ⁱⁿ de verhouding tussen schadelijder en -verwekker de vergeldende rechtvaardigheid blijft spelen.

(1) A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 188.

(2) E. Von HIPPEL, op. cit., blz. 85.

Op slag wordt, in de tweede optie, de vraag naar de omvang van de verzekeringsprestaties minder belangrijk, omdat het minste wat de anders onvergoede verkeersslachtoffers wordt toegekend voor hen een vooruitgang betekent. In de eerste optie daarentegen geldt de omschrijving van de schadeloosstelling voor alle verkeersslachtoffers, die naar geldend recht de ene of de andere toepassing ervaren van het alles-of-niets beginsel, de aansprakelijkheid eigen.

Ons lijken er voldoende argumenten te bestaan om de draagwijdte van het no-fault beginsel niet te beperken tot het verlenen van een basisbescherming, die geen afbreuk doet aan het recht op prestaties uit andere vergoedingsbronnen, maar om het integendeel als grondslag te nemen voor een exclusieve (en niet subsidiaire) verkeersverzekering. Een no-fault verzekering die, zoals de Noordamerikaanse voorbeelden, niet exclusief is opgevat komt ons halfslachtig, dubbelzinnig, overdreven kostelijk, overbodig en anachronistisch voor.

Halfslachtig vooreerst, omdat slechts ten dele de bezwaren worden verholpen die in de vorige hoofdstukken tegen de schuld-aansprakelijkheid in het verkeer zijn geformuleerd. In dit verband weze aangeknoopt met wat eerder in dit proefschrift is gezegd over de werking van het schuld criterium in het verkeer. Aan de hand van recente en overvloedige literatuur is toen besloten dat zowel om redenen van ongevallenpreventie als van slachtofferbescherming aanleiding bestond de fout los te laten als exclusieve verdeelsleutel voor verkeersschade : ze was immers moeilijk te bewijzen, dikwijls niet meer dan een technische vergissing en gaf, gecombineerd met een aansprakelijkheidsverzekering, aanleiding tot een stelsel dat een overmaat van tijd, geld en moeite kostte. Uit deze kritiek zijn overal in de ge-industrialiseerde wereld voorstellen van no-fault verzekering ontstaan, die zich echter anders voordoen alnaargelang het niveau waarop de nadruk van de kritiek was gelegen : (a) ofwel is aanstoot genomen aan de symptomen van de last die de foutaansprakelijkheid ondervond om zich aan te passan aan de eisen van het

modern verkeer, zoals de lange wachttijden, de hoge verzekeringskost, de overbelasting van de rechtbanken met verkeerszaken, de psychologische last, de onzekerheid; (b) ofwel is gegrepen naar de diepere oorzaak, namelijk de fundamentele onaangepastheid van het schuldbeginnsel op bepaalde domeinen van een ge-industrialiseerde samenleving.

Wordt de aandacht vooral gericht op de eerste reeks bezwaren - de symptomen eerder dan de oorzaken -, dan moet men uitlopen op een stelsel zoals de meeste Noordamerikaanse, waarvan de ambitie, zoals bij de bespreking van de wet in Massachusetts duidelijk is gebleken, wel ten dele was bij ontstentenis van een uitgewerkte wet van sociale verzekeringen de meest dringende noden te verhelpen, maar vooral voor het merendeel van de schadegevallen de vergoeding vlugger, goedkoper en met minder kans op betwisting te laten verlopen, en, voor zwaardere schadegevallen, de onderhandelingspositie van de schadelijdende partij te verstevigen en hem te helpen de tijdspanne tussen het ongeval en de einduitspraak te overbruggen (zie nr. 108). Betekenisvol mag wel zijn, dat de aan de gang zijnde evolutie - vooral onder invloed van bemoeiingen van de federale wetgever - gaat in de richting van het optrekken en misschien zelfs opheffen van de over-all limitation, waardoor de no-fault wetten minder het karakter zullen krijgen van een direct antwoord op concrete noden, en tot een uitspraak zullen worden genoopt over de deugdelijkheid van het schuldbeginnsel in het verkeer (zie nr. 108). In afwachting dat de toepassing van het no-fault beginsel wordt uitgebreid en de gedachte aan een Basic Protection wordt losgelaten, staat men in de Verenigde Staten voor de hoogst paradoxale toestand - waaraan door vele auteurs aanstoot is genomen -, dat kleine schadegevallen wel onttrokken worden aan het foutbeginnsel, waarvan de tekortkomingen in het verkeer door de Amerikaanse auteurs in lengten van bladzijden werden aangetoond, maar dat belangrijker schadegevallen, die de hoogste bescherming verdienen, wel door dit inadequaat be-

ginsel beheerst blijven (1).

Aan TUNC is de vraag gesteld of zijn voorstel niet meer kans op slagen zou hebben indien het subsidiair in plaats van exclusief zou zijn opgevat. In zijn antwoord wees hij naar de dubbelzinnigheid waartoe een dergelijk dualistisch stelsel aanleiding zou geven : eens is ingezien dat de fout-aansprakelijkheid inzake ongevalsschade geen rol meer te spelen heeft, moet haar vergoedende taak volledig aan de schade-spreidingsmechanismen worden overgedragen, en is geen midden-weg mogelijk (2).

Een dualistisch stelsel dat de foutaansprakelijkheid laat voortbestaan, dreigt aanleiding te blijven geven tot overdreven kosten. Want als de aansprakelijkheid niet wordt opgeheven, blijft ook de aansprakelijkheidsverzekering bestaan, wellicht zelfs op verplichte basis. Welnu, in het vorige hoofdstuk is aangegeven dat onrechtstreekse verzekering door haar antagonistische structuur een hoge tol eist aan bijkomende kosten en ondermeer om die reden zoveel mogelijk door rechtstreekse verzekering dient vervangen. In dit perspectief zouden de premies die in een dualistisch stelsel naar de aansprakelijkheidsverzekering gaan, beter naar de no-fault verzekering toevloeien, wat moet toelaten de prestaties van deze verzekering op te trekken en dus een beroep op de aansprakelijkheid minder dwingend te maken.

Tenslotte bestaat in landen met een uitgesponnen netwerk van sociale verzekeringen en voorzieningen geen nood aan een verkeersverzekering die alleen strekt tot het verlenen van een

-
- (1) Over dit belangrijk punt leze men de bedenkingen van : L.G. DAVIDSON, "Remarks on Basic Protection Automobile Insurance", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 455 en 456; J.S. KEMPER, "The Basic Protection Plan : Reform or Regression ?", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 467; A. TUNC, "Le projet de loi sur les accidents de la circulation des professeurs Keeton et O'Connell", in Rev. int. dr. comp., 1966, blz. 444; en voor een verdediging : "The Plan's Architect Speaks", in Ind. Ag., 1972, blz. 23.
- (2) "Le colloque de l'Association des anciens-étudiants de droit de l'U.L.B. touchant le projet Tunc", in J.T., 1966, blz. 368.

basisbescherming. Deze doelstelling moet immers nagestreefd worden voor alle persoonsschade, ongeacht haar oorzaak of verschijningsvorm (ongeval of ziekte) : het beginsel van de gelijkbehandeling van gelijke noden dient, zo is in het eerste hoofdstuk gezegd, allereerst verwezenlijkt op het niveau van de basisbescherming. In dit licht is het anachronistisch de toepassing van een verzekering die op basisbescherming is gericht, tot het domein van verkeersongevallen te willen beperken (1).

Om het geheel van die redenen lijkt de voorkeur te moeten gaan naar een exclusieve verkeersverzekering, die elke aanspraak uit onrechtmatige daad uitdooft. Alleen als daarmee een vergoedingsniveau wordt bereikt dat niet volstaat om, in de verhouding tussen twee enkelingen, in gevallen van zeer zwaar foutieve schadeveroorzaking, de vraag naar vergeldende rechtvaardigheid te beantwoorden, kan overwogen worden de schadelijder een aanspraak te geven tegen de schadeverwekker, tot aanvulling van de verzekeringsprestaties tot de volle maat van de geleden schade : het gaat dan om fouten die te sterk zijn om onder de mantel van de verzekering te worden bedekt. Deze gevallen van zeer zwaar foutieve schadeveroorzaking dienen dan wel nauwkeurig omschreven.

C. Voorstel tot omschrijving van de verzekeringsprestaties

246 Uitgangspunten

Uit wat voorafgaat dienen thans de draden getrokken. Uitgangspunt moet daarbij zijn, dat om de no-fault gedachte tot haar recht te laten komen de verzekeringsprestaties niet gericht mogen zijn op het verlenen van een basisbescherming, maar op

(1) Hierover ook : A. CONARD, e.a., Automobile Accidents Costs and Payments, Ann Arbor, 1964, blz. 82.

het verschaffen van een volwaardige vergoeding die er geen behoefte aan heeft uit andere bronnen te worden aangevuld. Eens dit ingezien, staat buiten kijf dat de no-fault verzekeringsprestaties geïndividualiseerd moeten zijn en geen toe- vlucht mogen nemen tot forfaitaire schattingsmethoden. Door een verkeersongevallenwet mogen dus voor de berekening van de prestaties niet dezelfde wegen worden gevolgd als door een arbeidsongevallenwet, ook al omdat de noden van verkeersslachtoffers onderling veel meer uiteenlopen dan die van werknemers, slachtoffers van een arbeidsongeval. Gaat het in dit laatste geval steeds om personen met een vast inkomen dat als basis kan worden genomen, dan maakt het ver- keer ook zijn slachtoffers onder kinderen, huisvrouwen, zelf- standigen... (1). Voor zover nodig kunnen nog lessen wor- den gehaald uit de ervaring met het enige stelsel dat de forfaitaire methode aanwendt voor een exclusieve ongeval- lenwet, namelijk het Nieuwzeelandse : alhoewel in een stre- ven naar verfijning in een vijftigtal artikelen uitvoerig over de berekening van de schadeloosstelling wordt gehandeld om toch maar alle situaties te voorzien (2), en alhoewel op bepaalde punten een beperkte mogelijkheid van afwijking wordt gelaten, slaat de voornaamste kritiek die na min- der dan drie jaar werking op de wet wordt geleverd op de in- gewikkeldheid en het gemis aan soepelheid van de schadebe- groting en wordt voorgesteld een grotere appreciatiebevoegd- heid te geven aan de rechtsprekende instanties (zie nr. 168).

Het streven naar integraliteit van de vergoeding hoeft niet dezelfde vorm aan te nemen als in het aansprakelijkheidsrecht : daar gold dat in de tweepolige relatie geen middenweg bestond

(1) Voor een vergelijking tussen de toestand van arbeids- ongevals- en die van autoöngevalsslachtoffers : G. WAN- NAGAT, "Zum Versicherungsschutz der Arbeits- und Strassen- verkehrsoffer", in Festschrift für L. Schnorr von Carols- feld zum 70. Geburtstag, Keulen, Berlijn, Bonn, München, 1972, blz. 512 e.v.

(2) ... en desondanks toch de huishoudelijke arbeid over het hoofd wordt gezien (zie nr. 168)!

tussen de belangen van de schuldige schadeverwekker en die van de onschuldige schadelijder, die dus volledig gebracht moet worden in de toestand waarin hij zonder het ongeval zou hebben verkeerd. In verzekeringsperspectief wordt het probleem anders geformuleerd : hoe de beschikbare vergoedingsmiddelen gelet op hun schaarste zo efficiënt mogelijk over de behoeften kunnen worden verdeeld, eens het punt is bereikt waarop, sociaal en politiek gesproken, de premielast niet meer kan worden verzwaaard (zie nr. 246). Door een aantal auteurs is heel terecht de band gelegd tussen het streven naar een omvattende slachtofferbescherming en de zorg de premies ten laste van het gemotoriseerd verkeer en eventueel ook de staatstussenkomst binnen de perken van het aanvaardbare te houden : het verkeersrisico dient, op de in de vorige paragraaf aangegeven brede basis, immers verzekerbear, in de zin van betaalbaar, te blijven (1). Er dient op gewezen dat naar algemeen gevoelen een strakkere omschrijving van de verzekeringsprestaties in no-fault verband niet het enige tegengewicht is ten overstaan van het breder stellen van de kring van de vergoedingsgerechtigden. Meestal worden daarnaast nog twee andere kostenafremmende factoren gezien : vooreerst een reductie van de tertiary costs (dus van de kosten die gepaard gaan met de verliesverschuiving zelf), als afstand wordt genomen van de foutaansprakelijkheid met haar conflictueuse en antagonistische structuur; verder een besparing van premies die naar geldend recht worden afgedragen voor vrijwillig afgesloten ongevallen- en levensverzekeringen, als de onzekerheid is verholpen die onder het aansprakelijkheidsrecht tot het aangaan van dergelijke verzekeringen aanzet (2).

(1) Voor ons land leze men bv. : R.O. DALCQ, "L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation", in J.T., 1965, blz. 503-504.

(2) Men leze hierover o.m. : F. HARWAYNE, "Insurance Costs of Basic Protection Plan in Michigan", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 479-564.

247 De traditionele notie van de integraliteit van de schadeloosstelling, kritisch bekeken

De opvatting van de verkeersverzekeringen over de schadevergoeding wordt meestal vergeleken met de notie van de integrale schadeloosstelling die op grond van het aansprakelijkheidsrecht wordt verleend. Het is de vraag of steeds zonder voorbehoud naar deze notie mag worden gerefereerd.

Hoger zijn bijvoorbeeld kritische bedenkingen gemaakt ten aanzien van de individualistische opvatting over schadevergoeding (gevolg van de visie van de aansprakelijkheid, recht te doen wedervaren tussen enkelingen), terwijl de hoofddoelstelling van de revalidatie juist mede de inrichting en terbeschikkingstelling van collectieve diensten veronderstelt, en alleen dan volledig bereikt is als de levensomstandigheden van de slachtoffers zoveel mogelijk met die van gezonde mensen gelijk zijn gemaakt, wat een werk kan zijn van jaren en niet noodzakelijk door terhandstelling van een geldsom wordt bereikt (zie nr. 202). Daarenboven moeten op het bedrag van de schadeloosstelling een aantal kosten in debet worden gebracht : kosten die verband houden met het voeren van een proces, en die niet steeds ten laste van de verliezende partij kunnen worden gelegd, zodat "ook de winnende partij in het geding vaak iets verliest"; psychologische kosten, zoals angst en onzekerheid over de afloop van het geding en bij het instellen van een eis; tijd, die verloren gaat alvorens een einduitspraak is gevelde en eventueel tenuitvoergelegd (zie nr. 200). "Réparation intégrale, zo laat TUNC zich ontvallen, c'est une belle formule, mais elle s'applique souvent à vide" (1). En door dezelfde auteur is onlangs in een bijzonder bitter gestemd artikel de idee van de integraliteit van de schadeloosstelling sterk gerelativeerd (2). Om te beginnen is de zekerheid die het bestaan

(1) A. TUNC, Sécurité routière, nr. 22.

(2) Id., "La fonction d'indemnisation de la responsabilité civile" in Verzekeringen van vriendschap, Deventer, 1974, blz. 143-148, inz. blz. 146-148.

van de schade moet vertonen niets anders is dan, naar de formulering van VANDENBERGHE, "de ernstige waarschijnlijkheid dat de benadeelde zich bevindt in een nadeliger toestand dan die waarin hij zich zou bevinden, ware de onrechtmatige daad niet verricht" (1).

In die zin mijmert TUNC dan ook : "que toute décision d'indemnisation est fondée sur une hypothèse dont on ne saura jamais si elle est exacte ou non : l'hypothèse selon laquelle le dommage ne se serait pas produit sans le fait qui l'a causé. Or, qu'en sait-on ? Celui dont aujourd'hui la voiture a été légèrement abîmée dans des circonstances engendrant la responsabilité d'un tiers l'aurait peut-être demain, par maladresse, jetée sur un arbre où elle se serait entièrement détruite. Peut-être même le léger accident subi aujourd'hui lui a-t-il évité la mort demain. La personne tuée dans un accident serait peut-être morte le lendemain d'une crise cardiaque ou, deux ans plus tard, d'un cancer. Et quand, pour compenser une incapacité personnelle, on verse un capital et non une rente, on se fonde sur une présomption qui n'a pratiquement aucune chance d'être vraie, à savoir que la victime vivra exactement le temps que lui accordent des tables de mortalité qui ne sont même pas statistiquement exactes" (2).

Is de zekerheid over het bestaan van de schade al niet meer dan een waarschijnlijkheid, dan kan ook het opvullen van de schade - meestal door het toekennen van een geldsom - alleen bij benadering gebeuren en is de opdracht die de rechtspraak door de wetgever is gegeven "geheel de schade te vergoeden, en niets dan de schade" alleen een richtsnoer waarvan de toepassing vooral inzake persoonsschade noodzakelijk tot onnauwkeurigheid en onzekerheid leidt. Ook bij zaakschade kan er verschil van mening bestaan over de hoogte van de schadevergoeding, al ligt het voor de hand, dat deze meningsverschillen vaker en in een veel bredere marge zullen voorkomen bij inkomens- en extrapatrimoniale schade. De onzekerheid onder juristen over het schadebegrip wordt soms genoemd als één der verklaringen voor de algemeen verspreide en door sociologische

(1) H. VANDENBERGHE, De juridische betekenis van het concubinaat, Leuven, 1970, nr. 111.1, blz. 195-196.

(2) A. TUNC, La fonction d'indemnisation..., blz. 148.

onderzoekingen bevestigde indruk, dat kleine schadegevallen dikwijls oververgoed, en belangrijke schadegevallen ondervergoed worden (zie nr. 197).

Aan de hand van een aantal voorbeelden expliciteerde DALCQ de onzekerheid van de rechtspraak bij de toepassing van de regel van de restitutio in integrum : dient het netto- of het brutoloon in rekening gebracht voor de begroting van de inkomensvervangende uitkeringen, hoe kan de weerslag van de muntontwaarding worden opgevangen bij toekenning van een kapitaal, dient het procédé van de kapitalisatie of de evaluatie exaequo et bono aangewend voor de vergoeding van minder belangrijke ongeschiktheden zonder weerslag op het beroepsvermogen, met welke rente dient rekening gehouden bij kapitalisatie? Als bijzonderste probleemgebieden noemt dezelfde auteur : de evaluatie van schade geleden door kinderen en adolescenten, van de weerslag van een arbeidsongeschiktheid op extra-agorale activiteiten van de getroffen en, van huishoudelijke arbeid (1). Belangrijk in verband met de omschrijving van de verzekeringsprestaties zijn een aantal beschouwingen die door DALCQ onlangs zijn gemaakt over de weg die de rechtspraak is ingeslagen in verband met de schadeloosstelling en die naar zijn gevoelen tot onredelijke - bedoeld worden, economisch niet meer te verantwoorden - oplossingen leidt (2). Zo stelt hij een algemeen onbehagen vast ten aanzien van de toekenning van vergoeding voor morele schade ex haerede, voor genegenheidsschade aan andere dan nabije verwanten en zelfs, maar minder algemeen, voor voorbijgaande pijn en smarten, en veroordeelt hij de onzekerheid en ongerijmdheid waartoe de aanwending van wiskundige formules leidt inzake vergoeding van "materiële schade"

(1) R.O. DALCQ, "Sources et finalité du droit de la responsabilité civile ou de la responsabilité pour faute à la responsabilité objective", in Responsabilité professionnelle et assurance des risques professionnels, Brussel, 1975, blz. 35-36.

(2) R.O. DALCQ, "Problèmes actuels de la responsabilité civile", in Ann. dr., 1970, blz. 12.

geleden door een fysiologische ongeschiktheid die de getroffenene in geen enkel opzicht in zijn beroepsvermogen hindert. De streep tussen uitwassen en toepassingen van de regel van de restitutio in integrum kan moeilijk te trekken zijn, en als de rechtspraak niet zelf inziet dat ze een gevaarlijke weg is ingeslagen die leidt tot een uitholling van het stelsel, kan een koerscorrectie, volgens DALCQ, door een wettelijk ingrijpen worden opgelegd (1). Ook TUNC had het weren van bepaalde schadeposten in zijn voorstel van verkeersverzekering uitdrukkelijk voorgesteld als een aanzuivering van de regel van het integraal herstel, eerder dan als een afbreuk eraan (zie nr. 115).

Deze verhandeling moet en kan geen uitspraak doen over de toekomstige ontwikkeling van de rechtspraak over de burgerrechtelijke schadeloosstelling en dus evenmin over de vraag of deze ontwikkeling zal volstaan om het verkeersrisico op een bredere basis, zoals omschreven in het tweede hoofdstuk, binnen verzekerbare grenzen te houden. Wel dient onderzocht op welke schadeposten de beperkingen die de rechtspraak zichzelf oplegt of die haar van buitenaf door een verkeersongevallenwet worden opgelegd, betrekking moeten hebben.

248 Voorstel inzake herstelacties

Ongetwijfeld moeten de no-fault verzekeringsprestaties in de eerste plaats gericht zijn op het herstel van de getroffenene, zoals hoger omschreven : door een aanbod van goederen en diensten een werkelijke terugkeer verwezenlijken naar de hypothetische onbeschadigde toestand, wat gebeurt door zijn genezing en, meer algemeen, door het herstel van zijn func-

(1) ... zoals ook reeds vroeger overwogen : R.O. DALCQ en R. LIENARD, "Responsabilité, assurance et solidarité sociale dans l'indemnisation des dommages", in Rapports belges au VII Congrès international de droit comparé, Brussel, 1970, blz. 169.

ties en relaties op professioneel en sociaal vlak (1).

Op dit punt bestond tussen de behandelde stelsels een grote eensgezindheid. Toch passen hier enkele bedenkingen.

Om te beginnen bestaan inzake herstel nog minder duidelijk dan elders redenen om verkeersslachtoffers een voorkeursbehandeling te geven (2). Dit geldt des te meer, daar de doelstelling van het herstel primair niet door terbeschikkingstelling van geld maar door inzet van goederen en diensten wordt nagestreefd en dus collectieve voorzieningen eist en organisatie van overheidswege van individuele prestaties, waardoor in een moderne welzijnsstaat het recht op fysieke integriteit voor allen wordt gesanctioneerd. Deze nadruk op collectieve voorzieningen geeft een ruimere dimensie aan de regel van het "herstel in natura", die door de aansprakelijkheid als beginsel wordt gehuldigd maar tegelijk, gezien haar individuele grondslag, moeizaam wordt nagestreefd (3). Toekennen van geld is slechts een secundair middel en is alleen maar zinvol als het

-
- (1) Over deze prioriteit uitdr. : J.M. MATHESON, "Compensation for Personal Injury in New Zealand", in I.C.L.Q., 1969, blz. 198; over de brede opdracht van "restoring the injury victim to his job and to other aspects of effective living" : A. CONARD, e.a., op. cit., blz. 77; door de Nederlandse Raad voor Revalidatie is de revalidatie breed omschreven als "het complex van maatregelen, door middel waarvan gepoogd wordt de fysieke, psychische, sociale, beroeps- of economische capaciteiten tot de hoogst individueel bereikbare graad te behouden of tot stand brengen" (gecit. door A.R. BLOEMBERGEN, "Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen te worden door een stelsel van verzekering ?", in H.N.J.V., 1967, blz. 29, nr. 14).
 - (2) D. SCHÄFER, voorstander van een eenheidsstelsel (zie nr. 154), zegt van het "Gleichbehandlungsprinzip" dat het "nirgends eine grössere Evidenz hat als in dem Leitsatz, dass bei medizinisch gleichen Tatbeständen gleiche medizinische Hilfe zu leisten ist" (op. cit., blz. 189).
 - (3) Over de manier waarop de individuele aansprakelijkheid de doelstelling van de revalidatie dient : D.R. HARRIS, "The Legal System of Compensation for Death and Personal Injury suffered in Accidents", in Impairment, Disability and Handicap, Londen, 1974, blz. 55.

toegang verschaft tot goederen en diensten, nodig voor het herstel.

De moderne geneeskunde en de daarbij aansluitende rechtsleer waarschuwen voor een eenzijdig psychosomatische opvatting van het herstel, zoals die inderdaad nog in de meeste voorstellen wordt aangetroffen. Door VIAENE wordt bijvoorbeeld aandacht gevraagd voor andere dan alleen maar geneeskundige herstellmiddelen, die gericht zouden zijn op het verbeteren van de sociale conditie en het aanpassen van het milieu, en waardoor wellicht zinvoller dan door een beroep op de ex aequo et bono formule het domein van de extrapatrimoniale schade kan worden betreden (1). Ook volgens BLOEMBERGEN maakt een geslaagde en breed begrepen revalidatie voor een deel de morele schade goed op een wijze die buiten het bereik ligt van de gewone geldelijke uitkering. Op die manier kan de sociale wetgeving "die uiterst zegenrijke arbeid (vervullen), die van zielige slachtoffers weer levende mensen kan maken, een arbeid die in de praktijk geschiedt door maatregelen als opneming in een revalidatiecentrum, plaatsing in de sociale werkvoorziening, herscholing en verstrekking van bijzondere hulpmiddelen" (2).

Prestaties gericht op herstel, in de stelsels meestal opgevat als kostendekkende prestaties, worden ofwel onbegrensd toegerekend, ofwel voorzover ze binnen de perken van het redelijke blijven. Deze laatste opvatting mag worden bijgetreden : het kan de rechter worden opgedragen te oordelen over het verantwoord zijn van inspanningen gericht op psychosomatisch en situationeel herstel, indachtig dat de maat van deze inspanningen primair niet in geld kan worden uitgedrukt.

249 Voorstel inzake vergoedingsacties : inkomensvervangende uitkeringen

Inkomensvervangende uitkeringen vormen een tweede reeks ver-

(1) J. VIAENE, op. cit., blz. 525.

(2) A.R. BLOEMBERGEN, Dient de wettelijke aansprakelijkheid..., blz. 29 en 30, nr. 14.

zekeringsprestaties, die door alle no-fault stelsels worden voorzien, al wordt over de berekening nogal vluchtig heengegaan en wordt ook hier vaak een enge opvatting gehuldigd. Sommige stelsels weigeren rekening te houden met het gedeelte van het inkomen dat een bepaald - meestal wel hoog gesteld - plafond te boven gaat, op grond van de beschouwing dat personen met een hoger inkomen zelf de nodige voorzieningen ter beveiliging moeten treffen en niet op de solidariteit tussen automobilisten moeten rekenen (zie nr. 240). Wij verkiezen deze plafonnering tot één geval te beperken, en dan nog slechts op facultatieve basis : het geval van de eigenaar van een motorrijtuig die gewond (of gedood) wordt terwijl hij zich als bestuurder of als passagier in of op zijn eigen rijtuig bevond, zodat een rechtstreekse aanspraak ontstaat tussen het slachtoffer (of zijn rechthebbenden na overlijden) en zijn eigen verzekeraar, waarmee gecontracteerd werd. Bij het contracteren zou de verzekeringnemende eigenaar moeten kiezen tussen een stelsel dat zijn vergoeding voor inkomensschade berekent op dezelfde wijze - en dus onbegrensd - als voor andere verkeersslachtoffers, en een regime waarbij het inkomen van de verzekeringnemer slechts voor een overeen te komen deel in aanmerking wordt genomen, wat tot lagere premies zou leiden. Eventueel kan deze tweede mogelijkheid alleen geboden worden, als de verzekeringnemer bewijst dat hij zijn inkomensschade reeds elders in afdoende mate heeft verzekerd, bijvoorbeeld door het afsluiten van een ongevallen- of levensverzekering van het klassieke type. Dan heeft het niet veel zin hem te verplichten hetzelfde risico, ditmaal alleen voor verkeersongevallen, een tweede maal te dekken (1). Aangezien personen met een bijzonder hoog inkomen dikwijls het initiatief nemen dit door een ongevallen- of levensverzekering te beveiligen, en ze meestal op de beschreven wijze (als bestuurder of passagier van een eigen motorrijtuig) aan het verkeer

(1) In dezelfde zin ook : A.R. BLOEMBERGEN, "Naar een nieuw verkeersongevallenrecht", in N.J.B., 1973, blz. 1001.

deelnemen, wordt in ons voorstel in ruime mate de door vele auteurs nagestreefde doelstelling bereikt, de verplichte verkeersverzekering zoveel mogelijk van uitzonderlijk hoge risico's te ontlasten.

Dit voorstel is niet te verwarren met de oplossing die door TUNC in 1965 ten aanzien van bestuurders werd voorgestaan. Om verzekeringstechnische redenen, aldus de Franse auteur, kon aan de bestuurder niet hetzelfde vergoedingsstatuut worden toegekend als aan andere slachtoffers : de premie zou dan immers berekend worden volgens het inkomen van de bestuurder, wat onwenselijk leek (zie nr. 145). Eigenaardig genoeg werd het juist kennen van het gedekte risico door andere auteurs precies als een voordeel van een rechtstreeks verzekeringsverband beschouwd (1). In 1970 zag TUNC zelf de noodzaak van een uitzonderingsregime voor de bestuurder niet meer in.

Voor de berekening van de loonvervangende uitkeringen en voor de aanduiding van de vergoedingsgerechtigden na een dodelijk ongeval kan naar het voorbeeld van het Tunc-project en van de recente Skandinavische verkeersongevallenwetten, geen andere richtlijn worden gegeven dan die van de integraliteit van de schadeloosstelling. Wel zou, opnieuw in het spoor van de Franse auteur, de nadruk dienen gelegd op een nauwkeurige schadebegroting in concreto. In dit verband kan gedacht worden aan een aantal procédés, waar de huidige rechtspraak inzake onrechtmatige daad eerder afkerig tegenover staat, maar die door de meeste no-fault stelsels worden voorgestaan, namelijk de toekenning van periodieke renten in plaats van een kapitaal, en zelfs de mogelijkheid tot herziening (2). Schade-

(1) Aldus bv. : G. VINEY, "L'assurance de responsabilité civile et les autres sources d'indemnisation des victimes d'accidents", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, 1974, blz. 128; zie ook hoger nr.

(2) A. TUNC, Sécurité routière, nr. 54; in het eerste deel is niet uitvoerig ingegaan op de vraag naar de vorm (kapitaal of rente) van de inkomensvervangende uitkeringen; in 1971 merkt A. TUNC op dat alle tot dan toe voorgestelde of ingevoerde no-fault stelsels, op dat van J. BEDOUR na, de voorkeur gaven aan periodieke uitkeringen (A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 194); sindsdien gingen ook de nieuwe ongevallenwetten in Nieuw-Zeeland en in Israël dezelfde richting uit (zie nr. 168 en 143), zodat A. TUNC's

begroting in concreto betekent ook, dat definitief afstand wordt genomen van baremale en mathematische formules tot vergoeding van schade die geleden wordt door een fysiologische ongeschiktheid die de getroffen en in hun beroepsvermogen helemaal niet hindert : als er geen vermogensschade is, dient de vergoeding niet op dezelfde wijze berekend als voor inkomensschade, en kan er alleen sprake zijn van extrapatrimoniale schade, al is de lijn soms moeilijk te trekken (1).

Tenslotte moet ook aandacht worden gevraagd voor de vergoeding van een verlies van extra-agorale nuttigheid (bijvoorbeeld inzake huishoudelijke arbeid), die in sommige no-fault stelsels uitdrukkelijk is voorzien maar door andere op niet goed te keuren wijze is veronachtzaamd (2). Als richtsnoer voor de schadebegroting kan hier het loon gelden dat voor een verge-

.../...

conclusie grotendeels geldig blijft; voor een recente afweging van voor- en nadelen van de toekenning van geïndexeerde renten : M. FONTAINE, "Les rentes indemnitaires indexées, rapport belge", in coll. A.I.D.A., Gent, 1976 (gest.).

- (1) J. RONSE, Schade en schadeloosstelling, nr. 614.
- (2) Zie bv. hoger, nr. 84 (Keeton-O'Connell voorstel), 95 (Mass. : zeer verregaand); huishoudelijke arbeid wordt daarentegen veronachtzaamd in de Nieuwzeelandse ongevallenwet (zie hoger, nr. 168); vgl. met de Australische voorstellen (hoger, nr. 149); voor studenten en kinderen wordt door ISON een oplossing voorgesteld die hijzelf nogal willekeurig vindt maar die, naar zijn zeggen, ook naar geldend recht weinig of geen alternatieven heeft : vanaf de schoolverlating en - in het uiterste geval - tot op het ogenblik van hun oppensioenstelling krijgen ze een uitkering die wettelijk is vastgesteld op twee en halve maal een wettelijk omschreven basisuitkering, toegekend voor de eerste maand arbeidsongeschiktheid (op. cit., blz. 68); SCHAFER behandelt alleen het wegvallen van een huishoudelijke kracht, dat hij wil opvangen door een rente die uitgedrukt wordt als een percentage van het gezinsinkomen, eventueel verhoogd volgens het kindertal (op. cit., blz. 196-199).

lijkbare activiteit op het agorale vlak wordt toegekend (1).

250 Voorstel inzake vergoedingsacties : extrapatrimoniale schade

Uit wat voorafgaat volgt dat de strakkere omschrijving in de zin van een beperking van de verzekeringsprestaties dus, zoals in nagenoeg alle stelsels, moet slaan op het domein van de extrapatrimoniale schade. De aangelegenheid dient in perspectief gezien. Hebben de codificatoren in 1804 uitsluitend aan vermogensschade gedacht, dan is de uitbreiding van de vergoeding tot andere, extrapatrimoniale schade vooral in deze eeuw een verworvenheid van de rechtspraak geworden, die aan het rechtsgevoel beantwoordt, zoals dit trouwens in andere landen met een gelijkaardige cultuur en beschaving het geval is (2). Op onze dagen wordt zelfs de vraag gesteld of de rechtspraak in haar streven naar uitbreiding niet te ver is gegaan en geen aanleiding heeft gegeven tot bepaalde uitwassen, die het eerste voorwerp van besparing moeten zijn (zie nr. 247). Toch zal deze aanzuivering niet volstaan om de verzekeraarbaarheid van het verkeersrisico op de bredere no-fault basis te bewerken; deze vraagt een drastischer inperking. Door de auteurs zijn in commentaren voor deze inperking een gamma van redenen opgegeven, die gehaald worden uit de aard van de schade en van haar schadeloosstelling (3). Opvallend is wel, dat in geen enkele exclusieve verkeersverzekering andere dan vermogensschade helemaal wordt geweerd, en terecht (4) : er is immers een leemte

(1) Meer over de waardering van extra-agorale nuttigheid door vergelijking met gelijkaardige agorale arbeid : J. VIAENE, op. cit., blz. 531.

(2) Meer hierover : J. RONSE, Schade en schadeloosstelling, nr. 611-613; R.O. DALCQ, Traité, II, nr. 3420.

(3) Zie bv. hoger, nr. 115 (A. TUNC), 121 (J. BEDOUR), (R.E. KEETON en J. O'CONNELL), 84 (Nieuw Zeeland).

(4) immers, anders zou het slachtoffer dat n.a.v. het ongeval geen inkomensverlies lijdt, eens zijn kosten terugbetaald, geen verdere vergoeding meer ontvangen, terwijl toch zijn ontplooiingskansen fel zijn ingeperkt en dit feit op zichzelf als een schadepost wordt gevoeld, zo wordt meestal geredeneerd; illustratief is volgende passage van

voorhanden die moest ^{op} aangevuld worden volgens de geest van de gehele rechtsorde, en vergoeding van extrapatrimoniale schade moet ertoe strekken, aldus RONSE, "het verstoorde evenwicht tussen het wel en het wee te herstellen door genoegens en vreugden, die met geld aan te schaffen zijn, naargelang van de aanleg en de behoeften van het slachtoffer" (1). Hem wordt op die manier een ruimere mate van vrijheid en onafhankelijkheid gegeven in de inrichting van zijn leven, die ertoe kan bijdragen zichzelf te ontplooiën en het leed, zoniet te vergeten, dan toch te milderen. Toch blijft de bepaling van de omvang van de geldelijke genoegdoening, het zoeken naar een equivalentie tussen geleden nadeel en toegewezen herstel bij afwezigheid van elke maatstaf een hachelijke onderneming. En in dit opzicht lijkt ons de meest realistische verantwoording voor inperking van de vergoeding voor extrapatrimoniale schade degene te zijn, die door KEETON en O'CONNELL is gegeven : als ingezien wordt dat de kost van verkeersongevallen niet integraal op het gemotoriseerd verkeer dient gelegd maar ook door andere verkeersdeelnemers moet worden gedragen, ondermeer door een deel van hun schade te laten liggen waar ze viel, dan is het best daartoe de schade aan te duiden die het moeilijkst - d.i. tegen de hoogste tol aan tertiary costs - te begroten is (2). Met andere woorden, als in een model van verdelende rechtvaardigheid ergens dient ingeperkt, dan is het best dit te laten gebeuren op een domein waar de schade, alhoewel reëel aanwe-

.../...

de hand van D. SCHÄFER : "Wer blind geworden ist oder gelähmt, wer sein Gehör verloren hat, wer lebenslang entstellt oder von Schmerzen heimgesucht ist, ist in seiner Lebensgestaltung so entscheidend beeinträchtigt und um so wesentliche Aspekte eines humanen Daseins verkürzt, dass seine Situation auch dann mit der eines Gesunden nicht zu vergleichen ist, wenn er keinerlei Einkommens - oder sonstige materielle Verluste erlitten hat. Der reine Einkommens- und Vermögensvergleich erweist sich in solchen Fällen als indolente Menschenverachtung" (op. cit., blz. 200); in dezelfde zin bv. ook : D.W. ELLIOTT en H. STREET, Road Accidents, blz. 274; D. GULLEMANN, op. cit., blz. 152.

- (1) J. RONSE, Schade en schadeloosstelling, nr. 701.
- (2) R.E. KEETON en J. O'CONNELL, Basic Protection, blz. 361.

zig, het moeilijkst adequaat te vergoeden is en steeds een symbolisch karakter moet blijven vertonen (1).

Subsidiair kunnen een aantal argumenten ingeroepen worden die niet stroken met de klassieke opvattingen over vergeldende rechtvaardigheid, maar in een verzekeringscontext wel hun waarde hebben. Zo is in no-fault verband grotendeels afgerekend met de idee van een private straf (peine civile), die soms als grondslag voor de toekenning van morele schadevergoeding wordt aangevoerd (2); zo kan, in de lijn van sommige opvattingen, worden gezegd dat juist wegens de onmogelijke equivalentie tussen de extrapatrimoniale schade en haar herstel, uiterste matigheid geboden is en bijvoorbeeld ook dient gelet op de vermogenstoestand van de schadelijdende partij (3).

Het lijkt dan ook verantwoord dat een verkeersongevallenwet de vergoeding van extrapatrimoniale schade beperkt tot de gevallen waar de pijn (lichamelijk leed) of smart (geestelijk leed) bijzonder hevig en langdurig zijn, en door de eisende partij zelf zijn geleden. Deze eenvoudige formulering, die ook door TUNC en van HIPPEL wordt voorgestaan (zie nr. 415) heeft een aantal voordelen : ze laat de rechter een ruime appreciatiebevoegdheid en legt hem tegelijk een zuinigheidsplicht op, ze rekent af met de morele schade ex haerede en neemt aantasting van de lichamelijke of geestelijke integriteit en esthetische schade alleen in aanmerking als deze bron zijn van leed.

Tenslotte moet een verband bestaan tussen vergoeding van extrapatrimoniale schade in geld en herstel ervan door terbeschikkingstelling van goederen en diensten, die niet enkel dienen gericht op genezing in de psychosomatische zin maar ook op revalidatie op sociaal, professioneel en cultureel vlak, waarmee meteen, zoals hoger reeds gezegd, het domein van de traditionele extrapatrimoniale schade op een originele

-
- (1) J. RONSE, Schade en schadeloostelling, nr. 700-701; overigens : "Réparer un dommage, ce n'est pas toujours refaire ce qu'on a détruit, c'est le plus souvent donner à la victime la possibilité de se procurer des satisfactions équivalentes à ce qu'elle a perdu. Le véritable rôle des dommages et intérêts est un rôle satisfactoire", aldus R.O. DALCQ, Traité, II, nr. 3427.
- (2) Hierover : D. GULLEMANN, op. cit., blz. 153.
- (3) Men leze (en vergelijk) : J. RONSE, Schade en schadeloostelling, nr. 704; zie hierover J. VIAENE, op. cit., blz. 529; zie hoger, nr.

manier en anders dan aan de hand van de ex aequo et bono formule, wordt bestreken (zie nr. 248).

251 Aanvaardbaarheid van de inperking van de verzekeringsprestaties

Het bezwaar, dat de invoering van een no-fault verzekering een achteruitgang zal betekenen voor die groep van slachtoffers, die schade hebben opgelopen in omstandigheden die naar afgeschaft recht tot aansprakelijkheid van een derde zouden hebben geleid, wordt door de voorstanders van de nieuwe ideeën van de hand gewezen met de stelling, dat het voor de verkeersdeelnemers als groep aantrekkelijker is zich in het verkeer te begeven met de zekerheid van een voldoende vergoeding bij een eventueel ongeval, eerder dan de al bij al zeer relatieve kans te hebben van helemaal vergoed te worden als de omstandigheden meezitten.

Zo bleek uit een door O'CONNELL en WILSON in de Verenigde Staten gevoerde enquête onder een tweeduizendtal gezinshoofden, dat een duidelijke voorkeur bestond voor een stelsel dat ongeacht de schuldvraag, kostendekkende en inkomensvervangende prestaties zou verstrekken, maar geen vergoeding voor extrapatrimoniale schade. Dat 71 % van de ondervraagden zich voor een dergelijk stelsel uitspraken, is door de auteurs uitgelegd door de mate van zekerheid en veiligheid die ervan uitgaat, daar waar de schuldaansprakelijkheid juist gekenmerkt wordt door een fundamentele onzekerheid over het beginsel zelf van de vergoeding en over haar omvang en tijdstip (1). Ook uit andere onderzoeken (2) en uit de ervaring met no-fault verzekeringswetten (3) is gebleken, dat de publieke opinie niet afkerig staat tegenover een stelsel, dat niet langer aan omstandigheden als toeval, fout of vergissing (die in het verkeer soms dichter staat bij toeval dan bij fout) overlaat te selecteren wie volledig vergoed wordt en wie

-
- (1) J. O'CONNELL en W. WILSON, Car Insurance and Consumer Desires, Urbana, 1969, blz. 9; ook uit een o.l.v. A. CONNARD gevoerd onderzoek was enkele jaren tevoren een algemene wrevel en ontevredenheid gebleken ten aanzien van de vóór het ongeval heersende onzekerheid "that involves strong feelings of anxiety in the parties involved" (Automobile Accident Costs and Payments, Ann Arbor, 1964, blz. 280-281).
 - (2) Aldus : D.R. HARRIS, Report of a Pilot Survey of the Financial Consequences of Personal Injuries suffered in Road Accidents in the City of Oxford during 1965, Oxford, 1968, blz. 93-97.
 - (3) Zo werd de Accident Compensation Act in Nieuw-Zeeland door de publieke opinie geaccepteerd als "bringing the greatest good for the greatest number" (zie nr. 177).

helemaal niet, maar integendeel openstaat voor een gedachte aan solidariteit, die zich concretiseert in een gelijkbehandeling van gelijke noden.

Door de Westduitse auteur SCHÄFER is uitgebreid aandacht besteed aan dit solidariteitsbeginsel dat de gedachte aan individuele verantwoordelijkheid moet komen aflossen als grondslag voor een toekomstig ongevallenrecht, zoals door hem ge-expliciteerd. Binnen de groep van de potentiële slachtoffers betekent deze solidariteit, dat degenen onder hen die door een beroep op de regels van de aansprakelijkheid op volledige schadeloosstelling kunnen rekenen, van hun bevoorrechtiging afstand doen ten voordele van hen die naar geldend recht niet aan hun trekken komen. Belangrijker is immers dat niemand het gevaar loopt volledig onvergoed te blijven, dan dat enkelen de kans krijgen volledig vergoed te worden (1). De rechtvaardigheidsvraag is hier dus anders gesteld dan in het aansprakelijkheidsrecht, waar in de tweepolige relatie geen middenweg mogelijk was tussen de belangen van de schuldige schadeverwekker en die van de onschuldige schadelijder, die er in geen enkel opzicht minder gunstig aan toe mocht zijn dan zonder de foutieve tussenkomst van de derde. In verzekeringsperspectief is de opgave anders : de beschikbare schaarse vergoedingsmiddelen moeten zo efficiënt mogelijk over de behoeften worden verdeeld. Een verdeelde rechtvaardigheid corrigeert dus een louter vergeldende rechtvaardigheid (~~zie nr. ———~~).

(1) D. SCHÄFER, op. cit., blz. 171-173.

§ 5. Verwezenlijking van het vrijheidsbeginsel. Bijzondere regeling voor zaakschade

252 Situering en indeling van de paragraaf

Het spreekt vanzelf dat de verkeersverzekering die zich in de loop van dit hoofdstuk is gaan aftekenen voor persoonsschade een verplicht karakter heeft : als de tweepolige aansprakelijkheid afgeschaft wordt en vervangen door een bredere solidariteit, is het duidelijk dat deze de deelname van alle rechtsgenoten veronderstelt. Voor zaakschade is het probleem anders gesteld. Op het eerste zicht zijn de no-fault en first-party beginselen ook deugdelijk voor dat soort schade. Toch zal straks blijken dat een dubbel voorbehoud zich opdringt : ten eerste loopt toepassing op zaakschade van dezelfde beginselen als voor persoonsschade uit op een aanzienlijke verzwaring van de verzekeringspremie, in die mate zelfs dat een rechtstreekse verzekering voor het ganse domein van de zaakschade niet kan opgelegd worden maar hoogstens aan de verkeersdeelnemers op vrijwillige basis aangeboden; en ten tweede is het omwille van de ongevallenpreventie niet wenselijk de aansprakelijkheids- en schuldbeginselen volledig op te geven, en zullen dus bij zaakbeschadiging fouten wel in aanmerking worden genomen, zodat de verkeersdeelnemers op dit domein in volle vrijheid hun verantwoordelijkheid zullen moeten opnemen. Om deze twee redenen leek het ons niet te kunstmatig in het spoor van BLOEMBERGEN de vergoeding van zaakschade te behandelen onder de hoofding "verwezenlijking van het vrijheidsbeginsel" (1). Na een overzicht van de oplossingen die door de no-fault wetten en voorstellen voor zaakschade worden gegeven en na een afweging van een aantal argumenten, wordt aan het slot van de paragraaf een eigen voorstel geformuleerd.

(1) A.R. BLOEMBERGEN, "Naar een nieuw verkeersongevallenrecht", in N.J.B., 1973, blz. 1005.

253 Diversiteit van de oplossingen

Opvallend is de diversiteit van de oplossingen die in de hoger behandelde vergoedingsstelsels wordt aangetroffen op het domein van de zaakschade.

- a) Een eerste reeks voorstellen willen voor zaakschade verzekeringsprestaties verlenen volgens dezelfde no-fault en first-party beginselen als voor persoonsschade, dus door middel van een door de eigenaar van een motorrijtuig verplicht af te sluiten rechtstreekse verzekering. Representerend voor deze eerste strekking is het Tunc-project, dat nochtans voor zaakschade, anders dan voor persoonsschade, wel een belangrijke vrijstelling voorziet, ingegeven door de gedachte dat lichtere schade aan het motorrijtuig door de eigenaar zelf dient gedragen, omdat deelname aan het verkeer nu eenmaal het aanvaarden van dergelijke risico's impliceert en de verzekering in de eerste plaats voor ernstige gevallen is ontworpen; daarenboven wordt op die manier de ongevallenpreventie gediend, om welke reden zaakschade beneden het bedrag van de vrijstelling in beginsel onverzekerbaar is (zie nr. 417).

Het Bedour-project neemt hetzelfde standpunt in, maar aanvaardt een vrijstelling eerder op pragmatische dan op principiële gronden (zie nr. 421). Een voorstel vanwege de Duitser von HIPPEL, dat voor het overige nauw aansluit bij dat van TUNC, bestrijkt niet de schade aan het motorrijtuig zelf, veroorzaakt door een ongeval waarbij geen ander rijtuig is betrokken (1).

- b) Aan het andere uiterste bevinden zich wetten en voorstellen die de nieuwe ideeën alleen toepassen op persoonsschade en voor zaakschade ook in de toekomst de foutaansprakelijkheid laten spelen. Tot deze categorie behoort het merendeel van de recente wetten die voor een rechtstreekse verzekeringsband kozen : de Nieuwzeelandse Accident Compensation Act,

(1) E. von HIPPEL, Schadenausgleich bei Verkehrsunfällen, Berlin, Tübingen, 1968, blz. 122.

de no-fault wetten in Saskatchewan, Porto-Rico en de Verenigde Staten (behalve die in Delaware) en de Israëliische wet (1). Tot dezelfde oplossing komen de voorstellen die het ongevalrecht op een breder veld dan dat van verkeersongevallen zien geboren worden uit de geleidelijke overname van de vergoedende functie door een netwerk van sociale verzekeringen, die normaal alleen tussenkomen voor schade aan de mens. In die zin dus de vroege hervormingsideeën in Skandinavië in het begin van de vijftiger jaren, het oorspronkelijk voorstel van BLOEMBERGEN, de latere projecten van ISON en SCHÄFER, de voorstellen van het Australische rapport en de voorlopige bevindingen van de Pearson-commissie in Groot-Britannië (2).

- c) In een derde reeks voorstellen wordt zaakschade evenmin no-fault verzekerd, maar wordt ze - anders dan in de stelsels onder (b) - toch onttrokken aan de foutaansprakelijkheid. De zaakschade blijft dus liggen waar ze viel en kan noch op de verkeersverzekering, noch op de schadeverwekker worden afgewenteld. Wel wordt verwacht - en de stimulans daartoe is bijzonder groot - dat de automobilist op eigen initiatief voorzieningen zal treffen door het aangaan van een cascoverzekering. Deze formule steunt op de overweging dat ook voor zaakschade de aansprakelijkheid ondoelmatig uitvalt en dus dient opgeheven, maar dat een dwangverzekering voor dat soort schade, anders dan voor persoonsschade, onaanvaardbaar is. Op dit standpunt stelden zich ondermeer de Britse auteurs ELLIOTT en STREET, alsmede BLOEMBERGEN in zijn latere bijdrage over "een nieuw verkeersongevallen-

-
- (1) Respectievelijk nr. 165 (Nieuw-Zeeland), 80 (Saskatchewan), 81 (Portorico), 84 (Verenigde Staten) en 143 (Israël).
- (2) Respectievelijk nr. 115 (A.R. BLOEMBERGEN), — (T.G. ISON), 155 (D. SCHÄFER), 179 (Australisch rapport) en 180 (Pearson-commissie).

recht" - al zag de laatste auteur deze drastische oplossing eerder als een logisch eindpunt, en kan in afwachting een andere oplossing gelden (1).

- d) Door BLOEMBERGEN is in afwachting van de verwezenlijking van de hierboven beschreven formule een originele oplossing voorgestaan (zie nr. 153), die in grote lijnen analoog is met de regeling die een tijdlang in Massachusetts heeft gegolden, en die drie beginselen combineert : dat inzake schade aan goederen een dwangverzekering onaanvaardbaar is, dat de foutaansprakelijkheid ook op dit domein dient opgegeven en dat rechtstreekse verzekering om reden van reductie van tertiary-costs te verkiezen is (zie nr. 97). De verzekeringnemende eigenaar wordt in Massachusetts verplicht te kiezen tussen een no-fault verzekering :
- die alle schade aan het eigen motorrijtuig vergoedt;
 - die nooit tussenkomt voor schade aan het motorrijtuig (zodat deze schade, waarvoor ook van de schadeverwekker geen vergoeding kan worden gevorderd, bij de eigenaar blijft liggen);
 - die alleen de schade aan het rijtuig dekt die door het optreden van derden is veroorzaakt en dus niet de schade die is opgelopen in omstandigheden zonder wederpartij of door de eigen schuld van de schadelijder.

BLOEMBERGEN, wiens voorstel in dezelfde lijn ligt, merkt hierbij aan : "Er zijn nu eenmaal mensen - vooral mensen die denken dat zij foutloos rijden - die wel willen opkomen voor hun eigen fouten, maar niet voor die van anderen. Noch een gewone cascoverzekering, noch het onverzekerd laten van het zaakrisico is voor hen bevredigend. Wellicht zijn zij gelukkig met het hier gesuggereerde type verzekering, waarbij zij echter wel zelf de premie moeten betalen" (2).

- e) De recente Zweedse ongevallenwet koos voor een nog andere oplossing, waarbij onderscheiden wordt tussen schade opge-

(1) Respectievelijk nr. 125 (D. ELLIOTT en H. STREET) en 153 (A.R. BLOEMBERGEN).

(2) A.R. BLOEMBERGEN, op. cit., blz. 1005.

lopen aan het motorrijtuig zelf (de zogenaamde blikshade) of aan door het motorrijtuig vervoerde goederen en schade aan andere goederen (zoals aan een fiets, een garagepoort, klederen van het slachtoffer, een dier maar bijvoorbeeld ook een trein bij overwegongevallen). Worden voor de tweede soort zaakschade verzekeringsuitkeringen verleend volgens dezelfde no-fault beginselen als voor persoonsschade (behalve als het schade betreft aan bezittingen van de verzekeringsnemer zelf, zoals aan zijn eigen garagepoort), dan blijft voor de blik- en aanverwante schade het schuldbegin-sel spelen en vertoont, eens de fout uitgemaakt, de verzekering een rechtstreeks maar insurer-unrelated karakter (zie nr. 233). Aangezien de belangrijkste en omvangrijkste zaakschade meestal tot de tweede categorie behoort, ligt de Zweedse oplossing dichterbij de hierboven aangegeven tweede dan bij de eerste formule.

254 Argumenten voor no-fault verzekering van zaakschade

Deze verscheidenheid van oplossingen laat vermoeden, dat zowel ten voordele als ten nadele van de toepassing op zaakschade van no-fault beginselen heel wat argumenten bestaan, waarover hier onder in het kort verslag wordt uitgebracht.

Ten gunste van de verplichte opname in een first-party verzekering van de zaakschade pleit vooral de dubbele motivering :

- dat, op het praktische vlak, juist voor dat soort schade onder een aansprakelijkheidsregime de verhouding het ongunstigst is tussen de vergoedingen die door de schadeverwekker (maar meestal door diens aansprakelijkheidsverzekeraar) aan de benadeelde worden verstrekt en de tertiary-costs die met deze verliesverschuiving gepaard gaan, en de kosten dus dikwijls buiten verhouding staan tot het belang van de betwisting;
- dat theoretisch niet duidelijk is waarom de no-fault gedachte wel voor persoonsschade maar niet voor zaakschade een ^{dergelijke} ~~derge-~~lijke oplossing kan gronden.

Met betrekking tot het eerste bezwaar wijst TUNC er bijvoor-

beeld op dat voor de geringste blikshade veroorzaakt door een wrijving tussen twee wagens door de verzekeraars twee dossiers dienen geopend, met alle kosten vandien; dat het aantal in se onbelangrijke schadegevallen zich in zijn land gemiddeld vier miljoen maal per jaar voordoen; dat juist voor betwistingen van die aard de automobilisten het stelligst overtuigd zijn van de fout van de wederpartij; dat onder de verzekeraars of door de rechtbanken meestal toch een verdeling van de aansprakelijkheid wordt overeengekomen of uitgesproken; dat, alles bijeen, de blikshadevergoeding evenveel eist aan bijkomende kosten als de som van de uitgekeerde vergoeding zelf (1). En wat het theoretisch argument betreft is GREEN's bedenking illustratief, dat "if the Basic Protection is a sound solution to one half of the problem, it is difficult to understand why it is not a sound solution to the other" (2). Aangezien een ongeval met persoonsschade ook meestal zaakschade veroorzaakt, is het onlogisch en moeilijk te verantwoorden dat voor de vergoeding van beide soorten van schade twee verschillende en zelfs ten dele tegenstrijdige beginselen dienen toegepast.

255 Argumenten tegen no-fault verzekering van zaakschade

Deze argumenten dienen afgewogen tegen de traditionele tegenargumenten. Om te beginnen ligt het voor de hand dat de verzekeringspremie sterk wordt opgedreven als op zaakschade hetzelfde beginsel van rechtstreekse verzekering wordt toegepast als op persoonsschade, namelijk het beginsel dat "alle verkeersschade wordt vergoed". Werden hierover in de literatuur geen nauwkeurige gegevens aangetroffen, dan mag o.i. toch betekenisvol

-
- (1) Aldus vooral A. TUNC, "Assurance et responsabilité civile", in R.D.P., 1966, blz. 612; Id., Traffic Accident Compensation in France, in Harv. L. Rev., 1966, blz. 1431; P.J. SWART, "Bloembergens nieuw ongevalrecht", in V.R., 1967, blz. 26; Th. PUTTO, "Verkeersschade II", in N.J.B., 1973, blz. 17.
 - (2) M. GREEN, "Basic Protection and Court Congestion", in Protection for the Traffic Victim, The Keeton-O'Connell Plan and its Critics, Ann Arbor, 1967, blz. 245; in dezelfde zin: J. HELLNER, "Tort Liability and Liability Insurance", in Scand. st. L., 1962, blz. 146.

zijn dat geen enkel van de voorstellen die ook zaakschade volledig n^o-fault willen dekken tot wet zijn geworden. Om die reden is een dwangverzekering voor zaakschade onaanvaardbaar genoemd (1).

Kan dit financieel bezwaar door het instellen van een vrijstelling worden afgezwakt, dan kunnen tegen dit procédé weer andere bezwaren worden aangevoerd - zoals naar aanleiding van het Tunc-project is gebeurd : het riskeert als onbillijk en onrechtvaardig te worden aangevoeld, dat de eigenaar van een beschadigd rijtuig met een deel van zijn schade blijft zitten in gevallen waar die veroorzaakt is door een duidelijke fout van een ander, die bijvoorbeeld tegen het reglementair gestationeerd voertuig van de eerste is aangereden (zie nr. 120).

Een in de literatuur soms aangetroffen argument ter ecartering van de zaakschade wordt gehaald uit het verschil in "sociaal belang" tussen de vergoeding van dat soort schade en vergoeding van persoonsschade (2). Deze ongelijkheid in intensiteit van het beschermd belang moet een maatstaf zijn ter bepaling van prioriteiten, gezien de beperktheid van vergoedingsmiddelen in het licht van onbeperkte behoeften. Het onvergoed laten van gezondheids-, inkomens- of overlijdensschade kan oorzaak van ellende en armoede zijn en de levensloop van de getroffene gevoelig wijzigen, wat van zaakschade in de regel niet kan gezegd worden - al bestaan ook daar randgevallen, bijvoorbeeld bij totale vernietiging van een voertuig dat voor de getroffene onmisbaar was voor zijn beroepsuitoefening.

Is de uitsluiting van de zaakschade in rechtsleer en wetsontwerpen traditioneel verantwoord door de zorg de premie binnen

-
- (1) Hierover vooral : A.R. BLOEMBERGEN, "Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen door een stelsel van verzekering ?", in H.N.J.V., 1967, blz. 91, nr. 42; A. HOEKEMA, Vergoeding voor verkeersschade, Deventer, 1976, blz. 43; vgl. H. SCHMEER, "Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz ?", in VersR, 1973, blz. 393.
- (2) L. SCHUERMANS, "Van foutaansprakelijkheid naar schadeverzekering", in T.P.R., 1967, blz. 20, nr. 23; "het is niet voor niets dat de sociale zekerheid zich beperkt tot persoonsschade" (A.R. BLOEMBERGEN, "Naar een nieuw verkeersongevallenrecht", in N.J.B., 1973, blz. 1003).

zekere grenzen te houden en dus de verzekering te richten naar sociale behoeften, dan is in dezelfde literatuur minder aandacht besteed aan een aantal principiële bezwaren tegen toepassing op schade aan goederen van dezelfde no-fault beginselen als voor schade aan mensen. In dit verband dient gedacht aan de primordiale doelstelling van de ongevallenpreventie, die riskeert wel nadelig te worden beïnvloed door de overgang van foutaansprakelijkheid naar no-fault verzekering, aangezien de andere dan juridische stimulansen tot voorzichtigheid hier veel minder sterk zijn dan voor persoonsschade, waar ze verband hielden met de drang naar zelfbehoud, angst om te doden of te kwetsen of om gedood of gewond te worden (zie nr. 190). Zaakbeschadiging daarentegen geeft minder aanleiding tot gevoelens van die aard, kan gebeuren met weinig of geen risico's voor de schadeverwekker (bv. bij parkeermaneuvers) en kan gemakkelijker verborgen blijven. Het bezwaar is des te gewichtiger, daar de no-fault verzekering niet alleen de veroorzaakte maar ook de zelf geleden schade dekt, en de foutaansprakelijkheid dus ook haar negatieve preventieve functie van een "bar to recovery" niet meer uitoefent, wat ze zelfs onder een aansprakelijkheidsverzekering nog wel doet. Om die reden lijkt het punt waarop overeenstemming dient bereikt tussen de doelstellingen van slachtofferbescherming en ongevallenpreventie zich elders te situeren voor zaak- dan voor persoonsschade.

Door de Duitse auteur SCHÄFER is - weliswaar op een breder vlak dan alleen voor verkeersongevallen - gewezen op een aantal principiële verschilpunten tussen zaakbeschadiging en menselijke integriteitsschending (1) : (a) voorwerpen worden niet alleen door ongevallen beschadigd maar zijn ook aan een natuurlijke slijtage blootgesteld zodat de grens moeilijk te trekken valt tussen vergoedbare schade en niet-vergoedbare sleet; (b) wil de bijdrage binnen zekere grenzen gehouden worden, dan kan onmogelijk elk verlies, elke beschadiging of elke

(1) D. SCHÄFER, Soziale Schäden, soziale Kosten und soziale Sicherung, Berlijn, 1972, blz. 173

waardevermindering, hoe klein ook, voor vergoeding in aanmerking komen; (c) verzekeringsoplichting door opzettelijke vernieling is in veel grotere mate te verwachten dan bij letselschade, waar ze op zelfverminking neerkomt; (d) tenslotte en vooral, bestaat een essentieel verschil tussen letselberokkening aan mensen, die naar ons rechtsdenken onder geen enkel beding geoorloofd is, en vermindering van andermans vermogen die in sommige omstandigheden (zoals bij het voeren van een eerlijke concurrentie) een normaal en geoorloofd verschijnsel is, zodat niet duidelijk aflijnbaar is tot waar de notie van de "vergoedbare schade" reikt.

256 Voorstel tot oplossing

Terecht merkt TUNC op, dat ^{de} mentaliteit t.o.v. het probleem van de zaakschade sterk verschilt van land tot land. Terwijl vooral in pas geïndustrialiseerde staten gemakkelijk wordt ingezien dat het in het verkeer brengen van een motorrijtuig nu eenmaal het blootstellen betekent aan het risico van beschadiging, dat door de eigenaar moet worden aanvaard en naar zijn goeddunken kan worden verzekerd, bestaat elders de neiging de oorzaak van de zaakbeschadiging steeds bij een ander te gaan zoeken (1). Ons land lijkt tot de tweede categorie te behoren, zodat voorstellen om zaakschade tegelijk aan aansprakelijkheid en aan no-fault verzekering te onttrekken en dus te laten liggen waar ze viel, weinig of geen kans maken. Op voorstellen in die zin is het verwijt van FUCHSBERG toepasselijk, dat "the cheapest insurance is no insurance at all" (2), en ze zullen ofwel als onbillijk en onrechtvaardig worden aangevoeld (vooral bij flagrante schuld), ofwel als een onrechtstreeks dwangmiddel tot het afsluiten van een casco-verzekering.

Bij nader toezien blijkt tussen de oplossingen (a) en (c),

(1) A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 196.

(2) J. FUCHSBERG, "Lawyers View Proposed Changes", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 569.

die allebei de zaakschade aan de aansprakelijkheidsformule onttrekken, slechts een verschil in nuance te bestaan : waar de ene de eigenaar tot het afsluiten van een no-fault verzekering rechtstreeks verplicht, zet de andere hem onrechtstreeks ertoe aan hetzelfde te doen. Telkens moet de eigenaar zijn voertuig verzekeren, wil hij niet zelf met zijn schade blijven zitten : in het ene geval is dit resultaat de sanctie voor het niet nakomen van de verzekeringsplicht, in het tweede een toepassing van de algemene regel.

Uit wat gezegd is in het vorig nummer volgt, dat de beslissing over het lot van de zaakschade in een nieuw ongevalrecht niet louter op praktisch-financiële grond mag worden genomen, maar ook oog moet hebben voor de eigen aard van dat soort schade die, vooral om redenen die verband houden met de ongevalpreventie, te onderscheiden is van persoonsschade.

Volgende opties kunnen worden genomen, in de richting van een middenweg tussen stelsels die zaakschade wel no-fault dekken, en stelsels die dit niet doen :

- Uitgangspunt lijkt te moeten zijn, dat het omwille van de verzekeraarbaarheid niet wenselijk is het ganse domein van de zaakschade op gelijke voet met dat van de persoonsschade door het no-fault beginsel te laten beheersen. Bij schaarste aan vergoedingsmiddelen dient de solidariteit gericht op de schade die het gemakkelijkst leidt tot sociaal onaanvaardbare gevolgen, dus op menselijke integriteitsschending eerder dan op zaakbeschadiging. Afgezien van dit financieel bezwaar verantwoordt ook het belangrijk voorbehoud in verband met de ongevalpreventie een ongelijkbehandeling van persoons- en zaakschade.
- Zoals in de recente Zweedse verkeersongevallenwet kan nochtans een onderscheid worden gemaakt tussen : (a) de schade die opgelopen wordt door aan het verkeer deelnemende motorrijtuigen en aan de daarin vervoerde goederen; en (b) de overige schade, zoals die aan fietsen, klederen, dieren, huizen, afsluitingen, bomen, garagepoorten, treinen enz... (zie nr. 133)

- De tweede soort zaakschade (b) kan volgens dezelfde beginselen als de persoonsschade worden verzekerd (dus no-fault en rechtstreeks), aangezien de in het vorig nummer aangegeven bezwaren hier niet of nauwelijks spelen : no-fault dekking van deze schade moet geen onoverkomelijke financiële last betekenen, en de schade wordt meestal opgelopen in omstandigheden die tevens tot persoonsschade hebben geleid of hadden kunnen leiden en waar dus voldoende prikkels tot voorzichtigheid bestonden. Vanzelfsprekend zal, steeds in de lijn van het Zweedse voorbeeld, niet tussengekomen worden voor schade aan goederen die eigendom zijn van de verzekeringnemer : wie 's avonds bij het binnenrijden van zijn wagen zijn haag en zijn garagepoort beschadigt en zijn hond overrijdt, zal geen recht hebben op verzekeringsprestaties.
- Voor de eerste soort schade (a), dus schade die in het verkeer aan het motorrijtuig zelf (of aan erdoor vervoerde goederen) is toegebracht - en die hieronder gemakshalve als blik-schade wordt aangeduid - blijft dus in een of andere vorm het aansprakelijkheidsbeginsel spelen. Een groot deel van die schade zal opgelopen zijn door een botsing met een ander motorrijtuig. Hier bestaan verscheidene mogelijkheden, zoals blijkt uit een rechtsvergelijkend overzicht van de hand van TUNC, die drie reeksen van oplossingen onderscheidt (1).
 - a) Ofwel wordt er, zoals bijvoorbeeld naar geldend Nederlands recht, van uitgegaan dat de risicoleer alleen strekt tot bescherming van de zwakkere verkeersdeelnemers tegen de gevaren van het gemotoriseerd verkeer en dus geen toepassing vindt bij botsing tussen motorrijtuigen, zodat overeenkomstig het uitgangspunt van de foutaansprakelijkheid de automobilist_n elk met hun schade blijven zitten, als ze er niet in slagen een fout van de wederpartij te bewijzen (zie nr. 62).

(1) A. TUNC, Traffic Accident Compensation, nr. 31; H. MARGEAT, Accidents de la circulation, Responsabilité et réparation du dommage, Maux et remèdes, Parijs, 1968, blz. 13.

- b) Ofwel speelt, zoals in de Franse constructie op grond van artikel 1384 C. civ., de objectieve aansprakelijkheid bij botsingen over en weer en heeft in beginsel elke verzekeraar in te staan voor de schade die aan het ander motorrijtuig is berokkend, maar is exoneration in vrij veel gevallen mogelijk (zie nr. 56).
- c) Ofwel wordt een vrij originele combinatie voorgestaan en geldt de regel dat de aansprakelijkheid in gelijke delen over de ongevalspartijen wordt verdeeld, voorzover geen andere verdeelsleutel wordt opgelegd door de schuld van één ervan (zoals in Italië), of door de "ongelijke bijdrage van de voertuigen tot de schadeverwezenlijking", zoals in de Conventie van Straatsburg en, maar dan alleen voor persoonsschade, in Zwitserland (zie nr. 67 en 61).

Tegen oplossing (a) speelt haar uitgangspunt, dat de benadeelden die de fout van de wederpartij niet kunnen bewijzen volledig onbeschermd laat. Tegen oplossing (b) kunnen bezwaren worden ingebracht in een dubbele richting : ofwel worden de exonerationegevallen vrij ruim opgevat en wordt de poort opengezet voor allerlei discussies, waarbij de gelaedeerde geen baat vindt, ofwel wordt exoneration moeilijk gemaakt en benadert men sterk het model waarbij alle blikshade wordt vergoed, maar dan langs een onrechtstreekse weg in plaats van door rechtstreekse verzekering, die te verkiezen valt. De keuze valt dus op oplossing (c) : ze biedt het voordeel dat elke benadeelde die niet zelf schuld heeft aan het ongeval, in ieder geval een deel van zijn schade vergoed krijgt, en mits het leveren van het foutbewijs zelfs meer. Of alleen schuld van een der partijen dan wel ook andere omstandigheden in aanmerking moeten komen om af te wijken van het beginsel van verdeling in gelijke delen, is een vraag die vooralsnog open blijft.

Tegen onze keuze zal door sommigen worden aangevoerd dat ze ingaat tegen het eerder verkondigde beginsel, dat de fout geen exclusieve verdeelsleutel meer mag zijn voor verkeersschade,

en dat de oplossing voor blikshade dus in tegenspraak is met wat inzake persoonsschade als uitgangspunt is verdedigd (rechtstreekse verzekering van alle persoonsschade). Deze tegenspraak is deels gewild en deels gedwongen. Deels gewild, omdat het preventie-argument sterker speelt op het domein van zaakschade, en het punt waarop overeenstemming wordt bereikt tussen de doelstellingen van slachtofferbescherming en van ongevallenpreventie zich elders situeert dan voor persoonsschade. Deels gedwongen, omdat no-fault dekking van alle zaakschade - zelfs boven een redelijke franchise - in de huidige context niet te verwezenlijken is, zoals uit buitenlandse voorbeelden voldoende is gebleken (zie nr. 253).

Overigens betekent onze oplossing toch een innovatie tegenover het geldend stelsel : een deel van de zaakschade (de andere dan blikshade) wordt no-fault verzekerd en een ander deel (de blikshade opgelopen bij multi-car accidents) wordt als de benadeelde niet zelf schuldig was in elk geval voor een deel vergoed, zodat het foutbeginsel ook m.b.t. zaakschade niet meer fungeert als exclusieve verdeelsleutel. En de bezwaren tegen de toepassing van het foutbeginsel, voorzover het nog speelt, kunnen worden afgezwakt. Een eerste bezwaar is van praktische aard : de schadeafwikkeling gaat vaak gepaard met hoge kosten die buiten verhouding staan tot het intrinsiek belang van de betwisting. Hiertegen kan ingegaan worden door een ruimere toepassing van de R.D.R. regeling, die naar algemeen gevoelen zeker voor minder ernstige schadegevallen goed functioneert. Een tweede bezwaar is principiëler : de rechter kan ernaar gedreven worden rekening te houden met vergissingen, die in het modern wegverkeer niet te vermijden zijn en dus ook niet te verwijten, en deze als fouten te kwalificeren om de schadelijder niet onbeschermd te laten. Maar is op dit punt geen mentaliteitsverandering in de rechtspraak te verwachten, nu de persoonsschade in elk geval en de zaakschade voor een deel gedekt is en de druk de rechter om verkeersgedrag foutief te noemen dus lichter is geworden ?

Tenslotte weze benadrukt, dat de beste oplossing voor blik-schadenog steeds dient gezocht in de richting van een verruimd beroep op de rechtstreekse verzekering van het insurer-related type voor zaakschade (de zogenaamde casco-verzekering) mits zekere garanties i.v.m. ongevallenpreventie. Wat voorafgaat wil aan deze evidentie geen afbreuk doen. Alleen komt het sociaal niet verantwoord voor een verzekering van dit type rechtstreeks of onrechtstreeks verplicht te stellen. Van de verzekeringswereld zouden de nodige initiatieven moeten uitgaan om het aangaan van cascoverzekeringen aantrekkelijker en goedkoper te maken. In dit verband kan gepleit worden voor een grotere soepelheid in de aangeboden formules : zo zou bijvoorbeeld de mogelijkheid moeten geboden worden om alleen zaakschade te verzekeren die geleden wordt bij botsingen, en dus niet uit contacten met vaste hindernissen (zoals bomen), omdat de automobilisten vaak denken ongevallen van het tweede type beter te kunnen vermijden dan die van het eerste type; zo zouden ook cascoverzekeringen kunnen aangeboden worden met een zeer hoge vrijstelling en dus tegen lage premies, maar die in ernstige gevallen een oplossing bieden, bijvoorbeeld bij volledig verlies van een voertuig dat gebruikt wordt voor bedrijfsdoeleinden.

§ 6. Ongevallenpreventie

257 Situering en indeling van de paragraaf

Het leek ons aangewezen de doelstelling van ongevallenpreventie in een afzonderlijke paragraaf te behandelen. Dit gebeurde deels uit noodzaak en deels uit overtuiging. Vooreerst uit noodzaak, omdat het eerste en het laatste argument dat door tegenstanders van de no-fault verzekering in vaak patetische bewoordingen gehanteerd wordt luidt, dat door het loslaten van de foutaansprakelijkheid de sterkste prikkel tot ongevallenvermijding wordt prijsgegeven, zodat alleen reeds om die reden de stap van foutaansprakelijkheid naar no-fault verzekering niet te zetten is. De bijzondere aandacht die in deze paragraaf naar de ongevallenpreventie zal gaan, houdt verder verband met de overtuiging die bij ons is gegroeid, dat ook in een no-fault vergoedingsregime mechanismen kunnen worden ingebouwd die tot een vermindering van het ongevallenaantal moeten strekken, zodat de hervorming niet alleen zoals vaak wordt beweerd met het preventief doel niet in strijd zal zijn, maar in het nastreven ervan zelf stappen verder zal zetten dan de geldende regeling.

De ongevallenpreventie is in dit deel over basisopties reeds eerder aan de orde geweest. In deze paragraaf dienen de vroegere bevindingen dus niet herhaald maar samengebracht en toegepast op een no-fault stelsel, zoals het zich in de loop van dit hoofdstuk is gaan aftekenen. Voorafgaandelijk moet echter de vraag worden behandeld, of ongevallenpreventie wel een doelstelling van het verkeersschaderecht moet zijn, en dus niet eenvoudig dient overgelaten aan het strafrecht en het administratief recht.

258 De ongevallenpreventie ook een zorg voor een vergoedingsrecht ?

Het is duidelijk dat de totale som aan ongevallenleed voor de maatschappij allereerst dient gelenigd door de ongevallen zelf te laten afnemen in aantal en in ernst en pas in de tweede plaats door de last van overkomen ongevallen voor het slachtoffer te verlichten. Het ligt minder voor de hand, dat het voorkomen van ongevallen ook een oogmerk moet zijn voor een ver-

goedingsrecht, dus voor een recht dat zich inlaat met de gevolgen van ongevallen en pas optreedt als de preventieve werking heeft gefaald. Volgens sommigen is de vereniging in één formule van vergoedend en preventief-repressief doel in het aansprakelijkheidsrecht op een toevallige wijze gebeurd, die historisch verklaarbaar is door de afwezigheid van verzekeringen. Nu die er wel zijn en hun de slachtofferbescherming kan worden toevertrouwd, kunnen maatregelen van ongevallenpreventie gerust overgelaten worden aan andere rechtstakken als strafrecht en administratief recht, die meer dan een vergoedingsrecht over de geëigende middelen beschikken om de gestelde doeleinden na te streven. Vergoeden van verkeersslachtoffers is immers iets heel anders dan bestraffen en voorkomen van schuldig gedrag (1).

Het voortdurend zoeken van het aansprakelijkheidsrecht naar een labiel evenwicht tussen "an injurer's law based on the injurer's conduct" en "an injured's law satisfying the injured" kan, steeds volgens deze redenering, alleen een rustpunt vinden indien de "Siamese-Twin Function" van de aansprakelijkheidsformule wordt doorbroken en een streep wordt getrokken tussen vergoeding en preventie, twee doelstellingen waarvan de vereniging in één formule wel traditioneel te verklaren maar rationeel niet meer te verantwoorden is (2); beide hebben een verschillend voorwerp, brengen verschillende partijen ten tonele en geschieden volgens verschillende regels. "Ersatz und Haftung, Schadenersatz und Strafe sind zu trennen, sie gehören zwei verschiedenen Rechtssystemen zu, die nicht verbunden werden können: dem Sanktionsrecht und dem Sozialrecht", aldus SCHMIDT aan het einde van een studie waarin hij aantoonst dat ongevallenrecht voor een deel strafrecht en voor een deel sociale zekerheidsrecht moet zijn, maar zeker geen aansprakelijkheidsrecht meer (3). In dit

-
- (1) Men leze vooral : T.C. ISON, The Forensic Lottery, Londen, 1967, blz. 90; J. SCHMIDT, Schadenersatz und Strafe. Zur Rechtfertigung des Inhaltes von Schadensersatz aus Verschuldenshaftung, Bern, Frankfurt a. M., 1973, blz. 69.
 - (2) A. EHRENZWEIG, "Negligence without Fault", in Cal. L. Rev., 1966, blz. 1425; zie ook J. SCHMIDT, op. cit., blz. 68-73; over deze ontkoppeling leze men : B. STARCK, Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée, Parijs, 1947; in dezelfde zin P. RAYNAUD : "Quand les esprits seront convaincus qu'il n'y a rien de commun entre l'idée de responsabilité fondée sur la faute et l'idée de réparation fondée sur le risque, une grande clarté pénétrera dans le droit civil" ("De la responsabilité civile à la sécurité sociale", in D., 1950, Chr., blz. 93).
 - (3) J. SCHMIDT, op. cit., blz. 69.

toekomstbeeld zou de vergoeding dus los van de ongevalsomstandigheden en overeenkomstig het beginsel dat gelijke schade gelijk vergoed moet worden ten laste vallen van een collectiviteit. De individuele aansprakelijkheid van haar kant, voor goed van haar vergoedende opdracht bevrijd, zou een restauratie beleven en opnieuw haar historische roeping opnemen van preventie en repressie van onbehoorlijk gedrag, toegepast op enkelingen in de mate van de door hen bedreven fouten.

Deze stelling kan om meerdere redenen niet worden bijgetreden. Vooreerst reeds omdat ze op een misverstand berust. Uit het hoofdstuk over de kostenallocatie moet duidelijk geworden zijn, dat de uitstippeling van een vergoedingsrecht willens nillens steeds een weerslag heeft op de ongevallenpreventie, dus op het zich voordoen van ongevallen, en dit in gunstige of in ongunstige zin. Als men bijvoorbeeld om welke reden ook beslist een activiteit systematisch te belasten met de ongevalskosten die ze veroorzaakt, wordt deze activiteit duurder en zal ze minder uitgeoefend worden, wat de preventie dient als het een gevaarlijke activiteit betreft; als men om reden van administratieve efficiency beslist de premie van de verkeersverzekering eenvormig te maken voor alle automobilisten en voor alle wagentypes, dan zal de grijsaard met trage reacties zeker door de hoogte van de verzekeringspremie niet weerhouden worden met een snelle wagen te rijden; als uit zuinigheidsoverwegingen bepaalde schade uitgesloten wordt van no-fault dekking, zal ook als men dit niet bedoelt een prikkel bestaan om dat soort schade te vermijden. De uitgangsvraag of een verkeersschaderecht preventief moet werken is dus onzuiver gesteld. Het is immers een vaststaand gegeven dat een vergoedingsrecht in een aantal van haar beschikkingen, ingegeven door (zoals uit de voorbeelden blijkt) uiteenlopende doelstellingen, noodzakelijk preventief of anti-preventief werkt, dus ook zonder dit te bedoelen en dus onbewust. Het komt er bijgevolg op aan, inzicht te krijgen in de krachten die binnen een vergoedingsstelsel een weerslag hebben op het zich voordoen van ongevallen - en deze krachten ten goede aan te wenden. Een andere keuze heeft men niet. Het in elkaar verstrengeld zijn, ook in verzekeringsperspectief, van compensatoire en preventieve oogpunten is niet verwonderlijk : preventie, herstel en vergoedingen zijn als facetten van de slachtofferbe-

scherming immers doelstellingen die in één lijn in elkaars verlengde liggen (zie nr. 216). Wel staat buiten kijf dat in een vergoedingsrecht aan de doelstelling van ongevallenvermijding geen absolute prioriteit toekomt. Als dus de middelen tot het bereiken van de genoemde doelstellingen onderling met elkaar in strijd zijn, komt het erop aan van die middelen de best mogelijke combinatie te zoeken, en dus niet van de ene doelstelling volstrekt voorrang te geven op de andere (zie nr. 216) (1).

Het inzicht in de noodzakelijke aanwezigheid in een vergoedingsstelsel van niet bedoelde preventie en anti-preventieve krachten, en de dwingende plicht die krachten ten goede aan te wenden moeten volstaan om de in de hoofding gestelde vraag bevestigend te beantwoorden. Ten overvloede kunnen uit de rechtsleer over het ongevallenrecht nog andere argumenten worden aangehaald. Zo is meermaals aangevoerd dat het rechtvaardigheids- en het billijkheidsgevoel zich verzetten tegen gelijkbehandeling van schuldig en onschuldig gedrag bij de verdeling van de schaarse vergoedingsmiddelen.

In die zin reeds DE HOON ten tijde van de risicoleer : "En supprimant la faute dans les rapports humains, on détruira toute justice", en naar aanleiding van het Tunc-project SAVATIER : "(...) il semble impossible juridiquement de ne pas traiter l'homme selon la valeur de ses actes. Dans le mal qu'il fait ou qu'il subit, le droit ne peut identifier le sort de l'homme irréprochable et de celui qui a mal agi! Ce serait socialement un scandale". De weerstand tegen gelijkbehandeling van schuldig en onschuldig gedrag is ook verwoord in deze passage : "One can imagine for instance, that in a small community where most people knew each other at least by reputation, cases might occur where the local n'er-do-well or drunk, entirely through his own fault,

-
- (1) In deze zin bv. ook : H. ARPER en F. JAMES over de rol van de tort law inzake ongevallenschade : "Its solution (bedoeld wordt de opgave van ongevallenvermijding) calls for two things (1) measures which will cut down accidents; (2) measures which will minimise the bad effects of those accidents which do happen. These measures must not, however, cost society too much in other directions; they must not for example, induly inhibit valuable but dangerous activity.", (The Law of Torts, blz. 742).

collided with a respected local person, for example, a retired man or a housewife, who received incapacitating injuries. Yet, if economic loss alone is to be compensated, then the blame-worthy ne'er-do-well, if employed, will receive compensation whereas the housewife or retired man will not, though they are innocent" (1).

Het vermeld rechtvaardigheidsargument speelt ook voor verkeersongevallen, omdat deze hoe dan ook het resultaat zijn van menselijk en dus goed- of afkeuringswaardig gedrag, en dit niet alleen - en misschien zelfs niet in de eerste plaats - omdat vele ongevallen toe te schrijven zijn aan fouten of aan technische vergissingen, die door een tot de spits gedreven voorzichtigheid konden worden vermeden, maar ook meer algemeen omdat ze resulteren uit de beslissing tot deelname aan het verkeer of, nog algemener, uit de organisatie op een bepaalde wijze van het verkeer en zelfs van de maatschappij in haar geheel. Verkeersongevallenleed, anders dan leed uit natuurrampen, uit ouderdom of uit de meeste ziekten, is leed dat door mensen aan mensen wordt aangedaan (2).

Bij de verdeling van schaarse vergoedingsmiddelen niet alleen economische motieven laten spelen maar ook rekening houden met de gedragingen van de ongevalspartijen en met hun verdiensten is een teken van fundamenteel geloof in de vrijheid van de mens, in zijn mogelijkheid om te komen tot een harmonisch evenwicht tussen krachten van buitenaf en krachten die in hem zijn gelegen, al is de grens moeilijk te trekken tussen wat aan het noodlot toe te schrijven is en wat aan menselijk toedoen.

259 Tegenstelling foutaansprakelijkheid/no-fault verzekering : de scherpe hoeken afgerond

Ook een verkeersverzekering naar no-fault model moet dus reke-

- (1) Resp. J. DE HOON, "De la responsabilité contractuelle et délictuelle", in J.T., 1913, kol. 213; R. SAVATIER, "Comment re-penser la conception française actuelle de la responsabilité civile ?", in D., 1966, Chr., blz. 150, nr. 4; No-Fault on the Roads, Londen, 1974, blz. 28.
- (2) Men leze over deze beschouwingen vooral : H. SCHMEER, "Haftungersetzung durch Versicherungsschutz ?", in VersR, 1973, blz. 391.

ning houden met de doelstelling van ongevallenpreventie en daarbij verder gaan dan de foutaansprakelijkheid. Nu is het best ook op dit punt (1) de tegenstelling tussen beide instellingen niet zo scherp te zien als in de meeste landen is gebeurd in het debat tussen voor- en tegenstanders van hervorming. Vooreerst dient voor ogen gehouden dat de bijdrage van beide instellingen tot een preventie-beleid in elk geval beperkt is tot het geven aan de verkeersdeelnemers van een financieel belang bij het vermijden van ongevallen; verder kunnen geen van beide gaan. Hoger is aangegeven waarom van maatregelen van die aard niet alle heil te verwachten is : ten eerste omdat op het vlak van de doelmatigheid meer te bekomen is met maatregelen van technische preventie eerder dan met maatregelen die de menselijke factor in het verkeer willen beïnvloeden; ten tweede omdat wat die menselijke factor betreft, er prikkels tot voorzichtigheid bestaan die veel krachtiger zijn dan het vooruitzicht van een al bij al vrij onwaarschijnlijke financiële sanctie (2).

Voor de stelling dat het loslaten van de foutaansprakelijkheid lichtzinnigheid en roekeloosheid in de hand zou werken kunnen noch in de ene noch in de andere zin aanwijzingen worden gevonden in de ongevalsstatistieken van landen die een no-fault verzekering hebben ingevoerd. Om meerdere redenen is het aangetroffen materiaal niet bruikbaar. In Nieuw-Zeeland bijvoorbeeld was het aantal aangegeven ongevallen het ^{tweede} jaar na de afkondiging van de ongevallenwet gestegen, maar deze stijging kan even goed verklaard worden door het verruimen van het toepassingsgebied en het vergemakkelijken van de vergoedingen en door de ruimere publiciteit die daaraan werd gegeven. In de Verenigde Staten viel de invoering van de no-fault verzekeringswetten samen met een verscherping van de veiligheidsvoorschriften voor wagens, zodat niet uit te maken is of de daling van het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers die door het Department of Transportation in 1977 in dertien van zestien

(1) ... zoals op dat van de integraliteit van de schadeloosstelling (zie nr. 247).

(2) Zie resp. nr. 189 en 190.

staten met een no-fault verzekering werd gerapporteerd aan de werking van deze verzekering of aan andere factoren is toe te schrijven (1).

Verder dient bij het voeren van het debat tussen voor- en tegenstanders van hervorming steeds voor ogen gehouden, dat heden ten dage reeds een onvermoed groot deel van de persoonsschade langs no-fault verzekeringskanalen wordt vergoed (arbeidsongevallenregeling, ziekteverzekering, ongevallen- en levensverzekeringen), zonder dat deze verzekeringen op het punt van de ongevallenpreventie ernstig worden aangevallen (2). Hier moge gewezen worden op een tegenstrijdigheid in de argumentering van veel tegenstanders van hervorming : eerst verkondigen ze dat een specifieke verkeersverzekering overbodig is omdat het grootste deel van de persoonsschade door een netwerk van sociale en private verzekeringen en voorzieningen wordt opgenomen zodat geen echt sociaal probleem zich stelt; dan noemen ze een no-fault verkeersverzekering gevaarlijk omdat het verlaten van het schuldbeginnsel roekeloosheid en lichtzinnigheid in de hand werkt. Welnu, van twee dingen één : of men acht het bewezen dat verzekering tot onvoorzichtigheid leidt en men verzet zich om die reden tegen verkeers-, maar ook tegen arbeidsongevallen-, levens- en ziekteverzekeringen : of men ziet de slachtofferbescherming in de richting van verzekering en men streeft ernaar de preventieproblematiek in zijn juiste verhoudingen te stellen (3).

De gedachte aan een individuele verantwoordelijkheid moet sterk genoeg worden geacht, om ook los van de vertrouwde banden van artikel 1382 B.W. in verzekeringsperspectief niet verloren te gaan maar integendeel open te bloeien. Evenmin als subjectieve en objectieve aansprakelijkheid aan elkaar tegengesteld zijn, vormen foutaansprakelijkheid en no-fault

(1) Zie resp. nr. 478 en 405.

(2) M. OGDEN, J. BARKER, J. GRIFFITHS en F. WALEY, Compensation for the injured, s.l., s.d., blz. 101.

(3) Over deze contradictie leze men ook : R.E. KEETON en J. O'CONNELL, "Basic Protection Automobile Insurance", in Un. Ill. L.F., 1967, blz. 407.

verzekering lijnrecht tegenover elkaar staande uitersten. Wel hebben ze een ander uitgangspunt - voor de foutaansprakelijkheid, dat de schade blijft liggen waar ze viel, voor de no-fault verzekering, dat verkeersschade dient gespreid -, maar zoals de eerste in de loop der tijden is gecorrigeerd in de zin van een objectivering, kan de tweede ontworpen worden vanuit de idee, dat fouten weliswaar niet meer dienstig zijn als exclusieve verdeelsleutel voor de schade, maar nog spelen bij het begroten van de verzekeringspremie of het vaststellen van de aanspraken van de schadelijder.

260 Ten eerste : toepassing maken van de kostenallocatieleer

Over de kostenallocatieleer, haar uitgangspunten en toepassingen maar ook haar beperkingen is reeds uitvoerig gehandeld in de paragraaf over de financiering. Deze leer was daar even goed op haar plaats als in deze paragraaf over de ongevallenpreventie omdat ze juist de band wil expliciteren die bestaat tussen preventie en financiering. Hieronder moge een samenvatting dan ook volstaan.

De kostenallocatieleer waarschuwt ervoor dat reeds de aanduiding van het vermogen waarover de schade wordt gespreid een invloed heeft op het zich voordoen van ongevallen en dus ook betekenis heeft vanuit het preventief oogmerk. Door gevaarlijke activiteiten systematisch te belasten met de kosten van ongevallen die ze veroorzaken wordt ongevallenvermijding gewerkt, omdat langs die weg en door het spelen van de gewone economische wetten activiteiten duurder worden en voor de rechtsgenoten dus minder aantrekkelijk, en uit reactie stappen ondernomen werden om die activiteiten veiliger te maken. Dat die preventieve werking niet te kwantificeren bleek (omwille van de onzekerheid over het spelen van economische wetten inzake ongevallen en vooral de inelasticiteit van de vraag naar gemotoriseerd verkeer) was voor ons geen reden om het argument aan de kant te stellen. Met de waarschuwing is in zoverre rekening gehouden, dat het verkeersongevallenrecht in de voorgaande paragrafen de vorm aannam van een middenweg tussen stelsels die de

spreidings- en stelsels die de individuele veroorzakingsgedachte volledig gestand doen en dat voor de financiering in de eerste plaats, maar niet noodzakelijk uitsluitend, aan de gemotoriseerde verkeersdeelnemers moet worden gedacht.

Uit de kostenallocatieleer kunnen, naast deze algemene optie, nog een aantal andere besluiten worden gehaald i.v.m. de ongevallenpreventie. Zo bijvoorbeeld dat niet alle heil mag worden verwacht van de general deterrence approach, dus van individuele beslissingen door de rechtsgenoten genomen met het oog op de kosten, maar dat het verkeersgedrag ook dient geleid door beslissingen van hogerhand, waaraan door bepalingen van straf- of administratiefrechtelijke aard de hand wordt gehouden (de (de zogenaamde specific deterrence) (zie nr. 220)). Van groot praktisch belang zijn ook de beschouwingen van de kostenallocatieleer over de subcategorisatie van bepaalde activiteiten; het kan immers aangewezen zijn naast het belasten van het autorijden in zijn geheel als een activiteit ook bepaalde vormen ervan te onderscheiden en op een bijzondere wijze te belasten, zoals het rijden bij nacht, op zondag, door oudere of beginnende bestuurders, met donkerkleurige wagens, naar of van het werk of met sportwagens, als uit statistische gegevens blijkt dat deze vormen bijzonder gevaarlijk zijn. Dat niet doen, dus onvoldoende subcategoriseren, komt immers neer op een externaliseren van kosten, m.a.w. op het spreiden ervan over een activiteit die ruimer is dan die welke voor de ongevals-kosten verantwoordelijk is, en een dergelijke externalisatie is juist wat te vermijden is als een verspilling van de mogelijkheden tot ongevallenvermijding die het marktspel biedt (zie nr. 222). Praktisch legt deze beschouwing op de premie te differentiëren volgens de intensiteit van het risico en dus meerdere verzekeringscategorieën te onderscheiden, waarbij geldt dat "insurance operates as a method of distributing losses, and the varying premium rates operate as a form of general deterrence" (1).

(1) P.S. ATIYAH, Accidents, Compensation and the Law, Londen, 1970, blz. 597.

Voor al in de Verenigde Staten, waar de kostenallocatieleer door CALABRESI is verwoord, werd gehoopt dat de no-fault verzekeringswetten langs het procédé van de general deterrence de autofabrikanten zou^{aan} aanzetten tot meer aandacht voor de uitwendige (t.o.v. voetgangers) en inwendige (t.o.v. inzittenden) veiligheid van de wagens (1). Gezien de slechts beperkte draagwijdte die in de meeste staten aan het no-fault beginsel is gegeven, kon deze weerslag op de ongevallenpreventie niet worden nagegaan (zie nr. 105).

261 Ten tweede : zaak- en persoonsschade verschillend behandelen

Niet alleen omdat het sociaal belang van het beschermde rechtsgoed ongelijk is, maar ook en vooral omwille van de ongevallenpreventie past het persoons- en zaakschade verschillend te behandelen (zie nr. 255). Inzake persoonsschade mag men aannemen dat de enige prikkel die het vergoedingsrecht kan geven minder sterk is dan morele en natuurlijke stimulansen tot voorzichtigheid, zoals de drang naar zelfbehoud, de vrees door lichtzinnigheid andermans leven of gezondheid op het spel te zetten, het menselijk opzicht, de kans op ontslag of andere onaangenaamheden in de arbeidsverhoudingen, sociale, ethische en religieuze overwegingen (zie nr. 190). Zaakbeschadiging van haar kant geeft minder aanleiding tot innerlijke weerstanden van die aard, ook al omdat het gemakkelijker onopgemerkt kan gebeuren en dikwijls zonder noemenswaardige risico's voor de schadeverwekker; men denke aan lichte beschadiging van motorrijtuigen bij het uitvoeren van parkeermaneuvers. Het punt waarop overeenstemming wordt bereikt tussen de doelstelling^{van} van slachtofferbescherming en van ongevallenpreventie dient zich dus elders te situeren voor zaak- dan voor persoonsschade. Aan deze gedachte is in de vorige paragraaf gestalte gegeven : voor schade aan de motorrijtuigen zelf en aan vervoerde goederen wordt niet het no-fault beginsel toegepast, maar een aansprakelijkheidsbeginsel waarin de fout van de tegenpartij een voorwaarde is voor integrale vergoeding; de overige zaakschade die wel no-fault gedekt is, zal meestal opgelopen zijn in omstandigheden die een gevaar inhielden voor eigen of andermans lijf en leden.

(1) Over de vraag waarom een no-fault verzekering naar Amerikaanse model beide veiligheidsaspecten bevordert, zie nr. 233.

262 Ten derde : realiseren van een draagplicht van schuldige schadeverwekkers

Alle buitenlandse voorbeelden en hervormingsvoorstellen laten de no-fault dekking wijken in bepaalde gevallen van gekwalificeerde zware schuld, dus bij voorhanden zijn van fouten die naar algemeen rechtvaardigheids- en billijkheidsgevoel te zwaar zijn om onder de mantel van de verzekering te worden bedekt maar integendeel een burgerlijke straf oproepen. In deze extreme gevallen worden de ongevalskosten dus niet volgens de algemene regel gespreid maar gealloceerd op de schuldige schadeverwekker. Deze burgerlijke straf speelt in twee richtingen : is de fout door het verkeersslachtoffer zelf begaan, dan maakt ze een uitsluitingsgrond uit voor het recht op prestaties; is ze door de bestuurder begaan, dan stelt ze hem bloot aan een verhaal dat door de prestatieverlenende verzekeraar wordt uitgeoefend. Ons lijkt het geraadzaam beide vormen van individuele allocatie afzonderlijk te behandelen.

(a) De fout van het slachtoffer als uitsluitingsgrond

Hoe ruim inzake persoonsschade de gevallen van uitsluiting dienen opgevat is een vraag die door de onderzochte verkeersverzekeringen nogal uiteenlopend is beantwoord : nu eens wordt alleen opzet van het slachtoffer in aanmerking genomen, dan weer bepaalde met name genoemde inbreuken als dronkenschap, diefstal of vluchtmisdrijf, en in nog andere gevallen een door de rechter te appreciëren "zware fout". Om orde op zaken te stellen eerst dit : uitsluitingsgronden in een verkeersverzekering zijn slechts verantwoord als het uitgesloten slachtoffer kan terugvallen op een basisbescherming die van haar kant geen ontzeggingsgronden kent. Daarmee is meteen gezegd dat in de sociale zekerheidswetgeving schoon schip dient gemaakt met bepalingen zoals artikel 70 § 3 b W.Z.I.V. (dat van de ziekteverzekeringsprestaties uitsluit wie zich schuldig heeft gemaakt aan "zware fout"). De prestaties op het niveau van de minimumbescherming willen immers gestalte geven aan het recht van elkeen op fysieke integriteit, en het is een eis van menselijke waardigheid dit recht los te laten bestaan van fout-beschouwingen. Pas als aan die voorwaarde is voldaan, kan de vraag worden gesteld die van een gans andere orde is of de hogere en in beginsel zelfs integrale prestaties van de verkeersverzekering niet in bepaalde gevallen mogen ontzegd. Hier moeten twee overwegingen het antwoord bepalen. Ten eerste, dat het begaan van technische vergissingen het lot is van alle verkeersdeelnemers en het beschermingsstatuut dat in de voorgaande nummers met veel moeite is uitgebouwd in deze fase niet mag worden uitgehold. Om die reden kunnen wij ons niet vinden in wetten of voorstellen die het de verkeersverzekeraar mogelijk maken in een vrij ruim aantal gevallen de fout van het slachtoffer in te roepen om het geheel of gedeeltelijk de prestaties te ontzeggen, en die klaarblijkelijk aanleunen bij de traditionele opvattingen over aansprakelijkheid die de gelaedeerde niet volledig schadeloosstellen telkens hij zelf schuld heeft aan het gebeurde. Maar dat de mogelijkheid van uitsluiting zoals in sommige voorstellen beperkt moet worden tot gevallen van opzet of zelfs helemaal wordt

uitgeschakeld (1) lijkt ons dan weer in strijd met een tweede beginsel : dat een verkeersverzekering niet hetzelfde verwijt mag riskeren als het geldend aansprakelijkheidsstelsel, alle fouten over één kam te scheren en met name niet te onderscheiden tussen schade die te enen male voortvloeit uit de verkeerssituatie waarin de verkeersdeelnemer willens nillens wordt opgenomen en schade uit zware en onverschoonbare onvoorzichtigheid waarvan het slachtoffer bewust was of moest zijn dat ze het verkeersrisico voor hemzelf en voor anderen gevoelig verhoogde. In dit laatste geval lijken ontzeggingsgronden op hun plaats, niet zozeer omdat daarvan een profylaxische werking te verwachten valt - wie niet afgeschrikt wordt door vrees voor pijn en moeilijkheden zal evenmin onder de indruk komen van een voor hem nadelige vergoedingsregeling (2) -, wel omdat de zuinigheidseis bij de besteding van schaarse vergoedingsmiddelen ondermeer oplegt niet alleen economische wetten te laten spelen maar ook rekening te houden met de schuldigheid van het gedrag - en dus individuele verantwoordelijkheid en schadespreiding met elkaar te combineren. Uitsluitingsgronden worden dan best algemeen omschreven en dus aan de appreciatie van de rechter overgelaten, waarbij gekozen kan worden tussen formules als onvoorschoonbare schuld, bijzonder grove onvoorzichtigheid en schuld die in laakbaarheid aan opzet grenst (3).

Bij zaakschade liggen de kaarten anders en mag ook bij minder zware fouten of zelfs, zoals in de recente Zweedse verkeersongevallenwet, bij elke fout van de gelaedeerde reductie en desnoods afschaffing van de aanspraken worden voorzien

(b) De fout van de bestuurder als verhaalsgrond. De no-fault verzekeringen strekken niet alleen tot slachtofferbescherming, maar beschermen tevens de schadeverwekkende bestuurders tegen

-
- (1) Zoals in het voorstel van de Britten D.W. ELLIOTT en H. STREET, Road Accidents, Londen, 1968, blz. 265.
 - (2) Hierover : B. GOMARD, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries", in Am. J. Comp. L., 1970, blz. 90.
 - (3) Voor voorbeelden van algemene omschrijvingen, zie de Zweedse, Nieuwzeelandse en Israëliëse (verkeers)ongevallenwetten (resp. nr. 132, 166 en 143); een opsomming vindt men bv. in de Noordamerikaanse no-fault wetten (zie bv. nr. 94).

vorderingen uit onrechtmatige daad, die anders door de ge-
laedeerden tegen hen zouden worden ingesteld en spelen dus
dezelfde rol als de bestaande aansprakelijkheidsverzekeringen.
Zoals in de meeste van die aansprakelijkheidsverzekeringen
het geval is, voorzien ook nagenoeg alle no-fault wetten dat
de "immunititeit" van de bestuurder bij zware fout vervalt en
dat tegen hem een verhaal wordt uitgeoefend door de prestatie-
verlenende verkeersverzekeraar, tot gehele of gedeeltelijke re-
cuperatie. In deze gevallen wordt de schade dus niet gespreid
maar omwille van de preventie en op rechtvaardigheidsgronden
op een enkeling gealloceerd. Er is veel voor te zeggen, dit
verhaal in meer gevallen mogelijk te maken dan de uitsluiting,
die tot een strikt minimum diende herleid of zelfs weggelaten :
zo wordt het evenwicht tussen gemotoriseerde en andere ver-
keersdeelnemers immers niet verbroken (zoals in de klassieke
aansprakelijkheidsverzekeringen, zie nr. 194), maar hersteld.
Automobilisten lopen immers enerzijds in het verkeer minder
rechtstreeks gevaar voor hun lijf en leden dan voetgangers en
fietsers, zodat de natuurlijke prikkels tot voorzichtigheid
(waarover in nr. 190) minder sterk zijn en door financiële
prikkelingen dienen aangevuld; en anderzijds vormen ze ontegenspre-
kelijk de gevaarlijkste categorie, zodat het aangewezen is hen
niet tot het uiterste van hun aansprakelijkheid te ontslaan.
Vandaar een mogelijkheid van verhaal van de prestatieverlenende
verkeersverzekeraar tegen de zwaar schuldige bestuurder. Dit
verhaal moet om het preventief doel te dienen aan een aantal
voorwaarden voldoen : (a) aan de rechter moet een ruime appre-
ciatiebevoegdheid worden gegeven, vertrekkende van een algemene
wettelijke omschrijving van de zware fout; (b) om de bestuur-
ders te beschermen tegen een overdreven gestrengheid, wordt
in de wet best ingeschreven dat het verhaal slechts mogelijk
is als betrokkene tot een bepaalde strafsanctie is veroordeeld,
zoals voorgesteld in het Tunc-project op grond van de beschou-
wing dat de strafrechter beter dan de burgerlijke rechter ge-
plaatst is om de ernst van de fout te meten en de straf daar-
aan aan te passen; (c) het bestaan van een strafrechtelijke
veroordeling van een bepaalde zwaarte is een noodzakelijke,

maar geen voldoende voorwaarde om aanleiding te geven tot uitoefening van het verhaal, zodat het gevaar klein is dat de strafrechter systematisch straffen oplegt juist onder de gestelde minimumstraf; (d) zelfs bij het voorhanden zijn van een strafrechtelijke veroordeling van een bepaalde zwaarte staat het de burgerlijke rechter dus vrij het verhaal al dan niet toe te staan, en bij zijn beslissing moet hij zich niet in de eerste plaats laten leiden door de omstandigheden van het ongeval (wat de strafrechter reeds heeft gedaan), maar wel door de gevolgen van de sanctie voor de betrokkene en zijn gezinsleden, die niet in armoede mogen geraken door de fout van de veroordeelde; (e) het spreekt tenslotte vanzelf, dat de omvang van het verhaal niet noodzakelijk gelijk moet zijn aan de som van de verleende prestaties, maar in de meeste gevallen op een (door de rechter te appreciëren) breukdeel ervan zal slaan (1).

263 Ten vierde : het verantwoordelijkheidsbesef aanscherpen door vergissingen in aanmerking te nemen

Moet het vergoedingsrecht in duidelijke gevallen van schuld een draagplicht van de schadeverwekker realiseren, dan is niet klaar welke haar houding moet zijn ten overstaan van louter technische vergissingen, die in de moderne verkeerssituatie praktisch gesproken onvermijdelijk worden begaan ("ook door de goede huisvader") en dus niet echt verwijtbaar zijn, ook als theoretisch een tot de spits gedreven voorzichtigheid ze had kunnen beletten (zie nr. 485). Gezien hun statistisch onvermijdelijk karakter zal de maatschappij er zich in de eerste plaats moeten op toeleggen, door het treffen van maatregelen van technische preventie de gevolgen van deze vergissingen in te perken - wat buiten het onderwerp van deze verhandeling valt. Wat een vergoedingsstelsel wel kan is de kans op ongevallen laten afnemen door op de verkeersdeelnemers in te werken.

(1) Over de voorwaarden (b), (c) en (d) leze men vooral :
A. TUNC, Sécurité routière, nr. 63 en 64.

Inzake vergissingen zou dan niet zozeer de idee van bestraf-fing spelen, maar die, neutraler en minder gevoelsgeladen, van opvoeding, van correctie van het verkeersgedrag door bewust-making van een voortdurende verantwoordelijkheid (1). Tegen-over de verstrooide, onhandige of onervaren verkeersdeelnemer moet het vergoedingsrecht dus een gans eigen rol spelen van waarschuwing en van bewustmaking van de risico's die aan hun activiteit zijn gebonden en van de grenzen van zijn eigen be-kwaamheid. Zo kan vermeden worden dat ongevallen die niet door ernstige fouten zijn veroorzaakt door de openbare opinie te gemakkelijk als fataliteiten worden ervaren, als slagen van het noodlot los van elke menselijk toedoen, als de losprijs die nu eenmaal dient afgedragen aan het gemotoriseerd verkeer (2). "Beaucoup de ces infractions, aldus RUTTEN over technische ver-gissingen, ne sont que des bagatelles, mais on ne peut les igno-rer pour autant, sous peine de voir s'installer sur la voie publique une indiscipline qui ne pourrait mener qu'à une in-sécurité accrue" (3). In dit verband weze herinnerd aan de stelling van TUNC, die zich afzette tegen het uitgangspunt van de foutaansprakelijkheid, dat men aan het verkeer moet kunnen deelnemen zonder fouten te begaan (zie nr. 113). Volgens de Franse auteur is het voor de ongevallenpreventie beter de il-lusie te doorbreken dat de goede huisvader zich foutloos voort-

-
- (1) Algemeen over de rol van een ongevallenrecht t.o.v. vergis-singen : A. TUNC, "Fault : a Common Name for Several Mis-deeds", in Tul. L. Rev., 1975, blz. 293.
 - (2) Overigens : "Je schwerer ein Unglück ist, desto weniger ist der Mensch bereit, die blinde Macht des Schicksals anzuer-kennen" (H. STOLL, "Reform des Kraftfahrzeughauptpflicht-rechtes", in RabelsZ, 1972, blz. 304); Ch. TISSEYRE, "Orien-tation possible à donner aux recherches portant sur la sécu-rité routière. Le point de vue d'un psychologue", in Rev. Inst. Soc., 1970, blz. 661.
 - (3) L. RUTTEN, "Réflexions sur les frontières et les perspec-tives d'avenir de la répression des délits d'imprudence en relation avec la circulation routière", in Les frontières de la répression, Brussel, 1974, I, blz. 82-83.

beweegt in de moderne verkeerssituatie, omdat door instandhouden van deze illusie aanleiding wordt gegeven tot "une bonne conscience qui nous endort". De verkeersdeelnemers dient integendeel voorgehouden dat ze in het verkeer niet anders kunnen dan fouten en vergissingen begaan, dat daardoor een voortdurend risico wordt geschapen zowel voor henzelf als voor de anderen en dat alleen een tot de spits gedreven voorzichtigheid de kans op fouten of vergissingen en dus ook de kans op autoöngevallen kan doen afnemen.

De aanscherping van het verantwoordelijkheidsbewustzijn moet praktische gesproken op twee niveaus gebeuren. Ten eerste is het niet slecht de gemotoriseerde verkeersdeelnemers in een zekere mate en binnen de perken van hun draagkracht met de gevolgen van hun vergissingen te laten zitten. In het ontwerp zoals dit in de vorige paragrafen is gegroeid kan de regeling voor zaakschade de bedoelde opvoedende functie vervullen : de schade aan het motorrijtuig zelf blijft liggen op de eigenaar, als deze toegebracht is anders dan door een aanrijding met een ander motorrijtuig; is ze dat wel, dan blijft ze voor minstens een deel ten koste van de verstrooide bestuurder; dit alles voor zover de eigenaar niet op eigen initiatief een cascoverzekering heeft genomen, maar zelfs dan is het aangewezen door een verplichte en vrij substantiële vrijstelling een deel van de schade te laten liggen waar ze viel. Verder dienen op een tweede niveau strengere maatregelen getroffen ten aanzien van automobilisten die een verhoogde neiging vertonen tot het begaan van technische vergissingen (en a fortiori van fouten). Herhaalde verstrooidheden of onhandigheden kunnen erop wijzen dat men niet of niet langer aan de eisen voldoet om de verkeerssituatie te beheersen, en daaruit dienen dan de lessen getrokken. Voorzover psychotechnische onderzoeken niet doen besluiten tot vervallenverklaring van het recht op sturen, is het aangewezen het autorijden voor deze categorie minder aantrekkelijk te maken door de premie te laten stijgen, door een procédé dat gewoonlijk omslachtig wordt aangeduid als een personalisatie a posteriori van de premie. Het belang hiervan

mag niet worden onderschat : op die manier wordt immers in het verzekeringsverband een element van general deterrence ingebracht : "Insurance operates as a method of distributing losses, and the varying premium rates operate as a form of general deterrence" (1). In stelsels die het ganse veld van de verkeersschade no-fault dekken kunnen zich hiet problemen stellen : als criterium voor de premieverhoging de loutere betrokkenheid (als gelaedeerde) bij verkeersongevallen stellen, kan onrechtvaardig zijn, zoals in het klassieke voorbeeld van een regelmatig stilstaand voertuig dat door een ander wordt aangereden (zie nr.¹²⁰). In stelsels die minstens voor een deel van de zaakschade een aansprakelijkheidsbeginsel laten spelen, is daarentegen wel een houvast voorhanden voor aanpassing van de premie. Voor de maatregelen van beide niveaus dient voor ogen gehouden, dat verreweg de meeste ongevallen met persoonsschade ook zaakschade veroorzaken. De verkeersdeelnemers hebben dus steeds een financieel belang bij het vermijden van ongevallen, wat hen opvoedt tot verantwoordelijkheid en tot voorzichtigheid en dus de kans op ongevallen doet afnemen.

(1) P.S. ATIYAH, op. cit., blz.591.

D E R D E D E E L

DE HERVORMING VAN HET VERKEERSONGEVALLENRECHT IN BELGIE

264 Algemene inleiding op het derde deel

In dit deel wordt uit wat voorafgaat de draden getrokken. De moedigste, niet de gemakkelijkste manier daartoe is de uitstippling van een eigen voorstel, aangepast aan de Belgische situatie. Daarbij wordt van twee kanten inspiratie gezocht : ten eerste, uit de brede waaier van modellen die in het eerste deel is aangeboden en waaruit thans een keuze dient gemaakt; ten tweede, uit het naast elkaar plaatsen in het tweede deel van een aantal basisopties, in een poging tot systematisatie van de beginselen die de voorgenomen hervorming moeten schragen. Ons hervormingsplan wil, zoals gezegd, aangepast zijn aan de Belgische situatie. Dit verplicht ons rekening te houden met reeds genomen hervormingsinitiatieven; uit het eerste hoofdstuk zal men onthouden hebben dat deze zonder uitzondering zijn mislukt, zodat het Belgisch recht over verkeersongevallenschade nog steeds door de algemene beginselen van de schuldaansprakelijkheid blijft beheerst -zoals in deze verhandeling reeds tot vervelens toe is herhaald. Toch wordt een kort overzicht gegeven van de reeds in België genomen hervormingsinitiatieven, al was het maar om duidelijk te laten uitschijnen dat de richting waarin wij denken niet helemaal dezelfde is als die waarin door anderen in dit land eerder de oplossing is gezien.

HOOFDSTUK VIII : HERVORMINGSINITIATIEVEN IN BELGIE, BILAN
EN VOORSTELLEN VOOR DE TOEKOMST

§ 1. Overzicht van reeds genomen hervormingsinitiatieven

265 Terugblik. Vroege wetsvoorstellen en -ontwerpen zonder resultaat

Het kan een boutade lijken te stellen, dat het Belgisch verkeersongevallenrecht nooit dichterbij een grondige hervorming heeft gestaan dan in de dertigerjaren, toen het als een eis van logica werd voorgesteld op de vervoermiddelen van de twintigste eeuw analoge regels van aansprakelijkheid toe te passen als op de vervoermiddelen van de negentiende eeuw - paarden; waarop reeds van in 1804 een bijzonder aansprakelijkheidsregime toepasselijk was (zie nr. 23). Deze grondgedachte van objectivering van de verkeersaansprakelijkheid was misschien gebrekkig verwoord en met name onvoldoende gesteld in het licht van de risicoleer, waarvan o.i. inderdaad reeds in het Burgerlijk Wetboek kiemen aanwezig waren maar die pas bij het aanbreken van de twintigste eeuw n.a.v. de arbeidsongevallenproblematiek was uitgebouwd in een richting die een objectivering van de aansprakelijkheid ruimschoots kon verantwoorden. Getuige daarvan het feit, dat in de eerste decennia van deze eeuw de meest Westeuropese staten vaak in dezelfde elan als voor arbeidsongevallen autoöngevallenwetten uitvaardigden waarvan de strekking minstens was, de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers van het foutbewijs te ontslaan. België is in deze brede hervormingsbeweging achtergebleven, maar in perspectief beschouwd dient daar thans, vijftig jaar later, niet meer om getreurd, nu duidelijk is geworden dat objectivering geen eindoplossing is. Ondermeer daarom dient het ganse verhaal van het indienen, bespreken en tenslotte toch weer telkens afwijzen van wetsvoorstellen en -ontwerpen die zich situeren tussen het wetsvoorstel-Magnette van 1906 en tot een (voorlopig) einde kwam met de wet van 1 juli 1956 (op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen), hier niet opnieuw geschreven. Dit is ten andere in het eerste hoofdstuk reeds gebeurd (zie nr. 21 tot 23). Hier moet alleen in herinnering worden gebracht, dat zich in de elkaar opvolgende voorstellen een evolutie aftekende : in de pionierstijd van de automobiel stond de

gedachte van een zeer zware risico-aansprakelijkheid centraal, die om de automobilisten te treffen niet of althans niet helemaal verzekerd mocht worden; in een tweede fase werd ingezien dat de objectivering alleen aanvaardbaar kon worden gemaakt als ze gekoppeld werd aan een plichtverzekering; in de derde en laatste fase tenslotte stond alleen nog de verzekeringsgedachte centraal en werd uit het oog verloren waar het allemaal om begonnen was : om een wijziging van de regels van aansprakelijkheid.

Wie het commissierapport naleest bij het ontwerp dat later de wet van 1/7/56 zou worden, leest daarin dat het als vanzelfsprekend wordt beschouwd dat verkeersongevallen verder beheerst zouden worden door de algemene beginselen van de schuldaansprakelijkheid. Dat dit niet zo evident is, zou ook in ons land minder dan een decennium later duidelijk worden n.a.v. het Franse Tunc-project. Over deze herontdekking van het probleem handelen de volgende nummers.

266 Herontdekking van de verkeersongevallenproblematiek in België

Er is een buitenlands hervormingsvoorstel nodig geweest om het vergoedingsvraagstuk bij verkeersongevallen niet alleen als een probleem van verzekering maar ook en vooral van aansprakelijkheid in ons land in het midden van de zestiger jaren opnieuw aan de orde te stellen. Bedoeld wordt het ontwerp van "sécurité routière " van de Franse hoogleraar TUNC, dat in het vierde hoofdstuk grondig is behandeld en dat ten onzent voor een plotse en hevige heropflakking van de belangstelling zorgde, die na een paar jaren weer snel en zonder tastbare resultaten na te laten afnam. Toch werden er in die korte tijdspanne een aantal ontwerpen van eigen bodem uitgebracht, een aantal studiedagen aan het onderwerp besteed, binnen het Ministerie van Justitie commissies aangesteld om de zaak te bestuderen, in de rechtsleer talrijke commentaren aan de nieuwe ideeën ge-

wijd (1)...zoveel zelfs, dat naar het oordeel van een buitenstaander (de Nederlander BLOEMBERGEN) voor het Franse project in België meer aandacht heeft bestaan dan in het eigen moederland (2).

In grote lijnen kan de houding van de Belgische rechtsleer samengevat worden als volgt. Vooreerst werd het Tunc-project eenstemmig begroet als een aanleiding om ook in ons land de discussie weer op gang te brengen over de beginselen van de verkeersaansprakelijkheid - wat ons niet verwondert omdat de verkeersschadevergoeding de decennia ervoor eenzijdig was ge-

-
- (1) Zie ondermeer en vooral : R.O. DALCQ, "L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation", in J.T., 1965, blz. 497-504; J.L. DIERCKX de CASTERLE, "L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation", in J.T., 1965, blz. 573-576; J. FONTEYNE, "Le 'projet Tunc'", in R.G.A.R., 1966, nr. 7637; S. FREDERICQ, "Nieuwe tendenzen in de automobiëlverzekering in België", in Verzekeringen van vriendschap, opstellen aangeboden aan Prof. Mr. T.J. Dorhout Mees, Deventer, 1974, blz. 119-134; R. KRUIHOF, "Zal de burgerlijke verantwoordelijkheid inzake verkeersongevallen in Frankrijk afgeschaft worden ?", in R.W., 1964-1965, kol. 1993-2004; E. LIMET, "Responsabilité pour faute et prévention des accidents. Réflexions sur le 'projet Tunc'", in R.D.P., 1967-1968, blz. 3; L. SCHUERMANS, "Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen te worden vervangen door een stelsel van verzekering ?, Foutverzekering of schadeverzekering", in R.W., 1966-1967, kol. 1353-1384; Id., "Van foutaansprakelijkheid naar schadeverzekering", in T.P.R., 1967, blz. 1-31; A. MINET, "Assurance, responsabilité et malentendus", in J.T., 1966, blz. 595-597; F. WALEFFE, "A propos du Projet Tunc", in J.T., 1966, 254; alsmede : M. VANQUICKENBORNE, De oorzake-lijkheid in het recht van de burgerlijke aansprakelijkheid, Brussel, 1972, nr. 927-945, blz. 536-546; zie ook volgende handboeken van verzekeringsrecht : R. ANDRE en H. HOSTE, Les assurances de droit commun, s.l., 1964, nr. 483, blz. 590-592; R. CARTON de TOURNAI en P. van der MEERSCH, Précis des assurances terrestres en droit belge, Brussel, 1970, II, nr. 788, blz. 133; M. FONTAINE, Droit des Assurances, Brussel, 1975, nr. 74, blz. 255-259.
- (2) A.R. BLOEMBERGEN, "Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen te worden door een stelsel van verzekering ?", in H.N.J.V., 1967, blz. 80, nr. 36.

zien in het licht van de traditionele verzekeringstechnieken (zie nr. 265); opvallend daarbij is, dat ook door degenen die het ontwerp voor de rest niet bijtreden de grondgedachte van een "verkeerszekerheid" een geldig en genereus uitgangspunt werd genoemd voor een noodzakelijk geworden hervorming of minstens verbetering van het bestaande. Meteen is gezegd, dat de meeste Belgische auteurs de punten van kritiek in meerdere of in mindere mate bijtreden. Of deze bezwaren tot een hervorming nopen in de door TUNC aangegeven zin, is een vraag die door de rechtsleer nochtans bijna eensgezind ontkennend wordt beantwoord. De kritiek die in ons land op het Franse ontwerp wordt geleverd stemt in grote lijnen overeen met die welke de verwezenlijking ervan in Frankrijk in de weg heeft gestaan. Twijfels over de juistheid van de kostenberekening, vrees voor een nadelige invloed op de ongevallenpreventie en ontevredenheid nopens de afbreuk aan het beginsel van de integraliteit van de vergoeding zijn ook hier de constanten (1).

Twee tegenargumenten kwamen in ons land in het bijzonder op de voorgrond. Vooreerst is er het zogenaamde discriminatieargument dat in een dubbele richting speelt : enerzijds wordt de vraag gesteld naar de grond van de "bevoorrechtiging" van de verkeersslachtoffers binnen de totale groep van de ongevalsslachtoffers, anderzijds wordt gevraagd waarom alleen de automobilisten en niet de andere verkeersdeelnemers of zelfs de gemeenschap in haar geheel aan de verzekering bijdrageplichtig worden gemaakt. Als het Tunc-project er prat op gaat de verwezenlijking te beogen van het recht van alle slachtoffers op fysieke integriteit, ongeacht de omstandigheden van de integriteitsschending, dan ziet men niet in waarom die bescherming moet voorbehouden blijven aan een bepaalde, weliswaar omvangrijke doch zeker niet enige groep van ongevalsslachtoffers. Het argument dat daarbij door TUNC en andere voorstanders van een specifieke verkeersverzekering wordt

(1) Zie bijvoorbeeld : G. CLAUS, "Aansprakelijkheid of verzekering ?", in R.W., 1966-1967, kol. 1392-1394; R.O. DALCQ, op. cit., blz. 499-500 en 501; J. FONTEYNE, op. cit., nr. kol. 2000-2001; L. SCHUERMANS, Dient de wettelijke aansprakelijkheid..., kol. 1368; F. WALEFFE, op. cit., blz. 254; deze laatste vertolkt de meerderheidsopvatting, dat de doelstellingen van A. TUNC ook zonder de aansprakelijkheidsbeginselen en de verzekeringstechnieken omver te gooien bereikt kunnen worden.

ingeroepen - dat "nergens de nood zo groot is" - is belangrijk maar weerlegt de kritiek niet volledig. Een gelijkaardige vraag wordt gesteld aan de kant van de financiering : is het rechtvaardig alleen op de automobilisten de last van de verzekering te leggen, als het gevaar juist geschapen wordt door de gezamenlijke aanwezigheid van voetgangers, fietsers en autorijders en als de gemeenschap in haar geheel toch profiteert van de diensten van het gemotoriseerd verkeer (1). Het tweede fundamenteel punt van kritiek slaat op TUNC's houding tegenover verkeersfouten. Er wordt aangevoerd dat deze auteur door de (haast) volledige uitschakeling van de foutnotie te ver de weg van de hervorming is ingeslagen. Een groot deel van de rechtsleer neemt aan dat de fout en een daarop gesteunde aansprakelijkheid niet geheel uit de redenering mag worden gebannen, omdat ongevallen, anders dan ziekten, gebeurtenissen zijn die niet aan het noodlot moeten worden toegeschreven maar "door mensen aan mensen worden aangedaan" en omdat, hoe dan ook, het verkeersgedrag gradaties van voorzichtigheid kent die veronachtzaamd worden als de vergoedingsaanspraken van wie geen fout begingen ingekort worden ten voordele van wie dit wel deden (2).

De revival van de verkeersongevallenproblematiek in het laatste decennium blijkt ook uit het feit dat het onderwerp in een groot aantal colloquia en vergaderingen aan de orde is gesteld.

Een druk bijgewoonde sectie van het op 16 april 1967 te Gent gehouden tweeëntwintigste congres van de Vlaamse Juristenvereniging had zich in te laten met de vraag of "de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen dient te worden vervangen door een stelsel van verzekering". De preadviezen hiervoor waren opgesteld door SCHUERMANS, die een rechtsvergelijkend overzicht gaf en vervolgens de voorstellen van TUNC, KEETON-O'CONNELL en DALCQ besprak, en door CLAUS, die aan de hand van statistische gegevens vooral aanvoerde dat, met de uitbouw van de sociale verzekeringen, schrijnende gevallen van niet-vergoeding uitzonderlijk zijn geworden en dat verkeersfouten wel degelijk door voorzichtig rijgedrag kunnen worden uitgeschakeld (3). De vergadering sprak zich

-
- (1) Hierover uitgebreid : R. KRUIITHOF, op. cit., kol. 2000-2001; zie ook G. CLAUS, op. cit., kol. 1393-1394.
 - (2) Hierover vooral : R.O. DALCQ, op. cit., blz. 502; L. SCHUERMANS, Van foutaansprakelijkheid naar..., blz. 23, nr. 28.
 - (3) Zie onder de gemeenschappelijke hoofding : "Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen te worden vervangen door een stelsel van verzekering", de preadviezen van : L. SCHUERMANS, "Foutverzekering of schadeverzekering", in R.W., 1966-1967, kol. 1353-1384; en G. CLAUS, "Aansprakelijkheid of zekerheid", in R.W., 1966-1967, kol. 1383-1384.

haast eensgezind uit tegen een hervorming in de door TUNC aangegeven zin en verantwoordde deze houding vooral door te wijzen op het ontbreken van een overtuigend "statistisch en sociologisch" bewijs dat een groot aantal onvergoede slachtoffers bestaat, en op het vooruitzicht van een verzwakking van het verantwoordelijkheidsgevoel. Een vrij ruime consensus bleek te bestaan over de wenselijkheid, een complementair vergoedingsstelsel in te voeren waardoor los van foutbeschouwingen voor letselschade forfaitaire vergoedingen zouden worden verstrekt, en voorts de motorrijtuigenverzekering uit te breiden tot nog niet opgenomen categorieën. Op het vlak van de schadevergoeding werd de trouw bevestigd aan de vergoeding voor extrapatrimoniale schade, waarvan de excessen nochtans dienen geweerd (1).

Door de oudstudentenvereniging van de U.L.B. werd in 1965 een colloquium ingericht waaraan naast TUNC zelf een aantal vooraanstaanden deelnamen uit de magistratuur, de advocatuur, de academische kringen, het verzekeringswezen en de automobilistenverenigingen. De vergadering had niet de bedoeling tot een eindresultaat te komen, maar bracht een zeer waardevolle confrontatie van uiteenlopende standpunten, die elders worden toegelicht. Dit colloquium zou ten andere aan de basis liggen van de oprichting van een onderzoekscommissie bij het Ministerie van Justitie, waarover verder verslag wordt uitgebracht (2).

Het colloquium dat in juli 1972 door de Rechtsfaculteit van de Rijksuniversiteit te Gent werd georganiseerd in samenwerking met de Belgische sectie van de Association Internationale du Droit de l'Assurance was breder van opzet. Aan de hand van rapporten over meerdere landen werd een inventaris opgesteld van de verscheidene vergoedingsbronnen die de ongevalsslachtoffers ter beschikking stonden en werd gezocht naar hun wezenskenmerken en hun onderling verband. Uiteenlopende hervormingsvoorstellen werden geformuleerd, zowel tot integratie van de vergoeding voor letselschade over het ganse front (arbeids-, auto- en andere ongevallen, en ziekten) in een enkel sociale zekerheidsstelsel als tot erkenning van het automobielrisico als een sociaal risico met een gelijkaardig statuut als het professioneel risico. Toch overheerste de indruk dat dergelijke doelstellingen alleen op langere ter-

-
- (1) Zie R. KRUIITHOF, "Verslag van de werkzaamheden van het 22° Congres van de Vlaamse Juristenvereniging", in R.W., 1966-1967, kol. 1687; P., "Vlaamse Juristenvereniging", in N.J.B., 1967, blz. 506-508.
 - (2) "Le Colloque de l'Association des anciens étudiants en droit de l'U.L.B. touchant le projet Tunc", in J.T., 1966, blz. 365-372.

mijn te verwezenlijken zijn. In de einddiscussie werd de nadruk dan ook gelegd op een aanpassing van het bestaande door een verbetering van de bescherming van zekere categorieën van verkeersslachtoffers, met name de gezinsleden van de schuldige bestuurder en de bestuurder zelf. Zo kwam het wenselijk voor de traditionele uitsluiting van de eerste groep van de bescherming van de motorrijtuigenverzekering op te heffen, nu de klassieke motivering ervan geen steek meer houdt. Tot dekking van de bestuurder werd aan een bijzondere ongevalverzekering gedacht, die een aanvullend karakter zou hebben ten aanzien van andere uitkeringen en waarvan het afsluiten op gelijke voet met de aansprakelijkheidsverzekering verplicht zou zijn (1).

267 Het voorstel van DALCQ

Een merkwaardig hervormingsvoorstel verscheen in 1965 van de hand van DALCQ (2). Ook hij verklaart zich voor een groot deel te kunnen vinden in de kritiek die door TUNC wordt geleverd op het geldende recht, maar anders dan de Franse auteur vindt hij dat om deze bezwaren te verhelpen de drastische maatregel van het loslaten van de foutaansprakelijkheid met haar diepe wortels in het rechtsbewustzijn niet dient genomen; het komt hem onmogelijk voor afstand te nemen van beginselen als het instaan voor bedreven fouten of de integrale schadeloostelling van de onschuldige door de schuldige. Waar het dus voor de toekomst op aankomt is de schuldaansprakelijkheid te laten voortbestaan en tegelijk de voornaamste lekken die ze laat inzake slachtofferbescherming te dichten door daarnaast een vergoedingsstelsel te ontwerpen met gans eigen kenmerken, waarin het foutbeginsel niet meer centraal staat maar waarvan de prestaties op niet meer gericht zijn dan op een minimale slachtofferbescherming die moet vermijden dat het verkeersslachtoffer ten laste van de gemeenschap valt. Is de opzet te vergelijken met die van de Noordamerikaanse Basic Protection Plan⁵, dan

(1) Zie de bundel : Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, 1974, met een samenvatting van de hand van S. FREDERICQ op blz. 271-275.

(2) R.O. DALCQ, "L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation", in J.T., 1965, blz. 497-504.

is de voorgestelde weg grondig anders : niet door een first-party verzekering wordt het doel nagestreefd, maar door een regel van objectieve aansprakelijkheid die naar eigen zeggen van de auteur op de Westduitse en Spaanse regeling is geïnspireerd en door hem nogal ongelukkig als een présomption de responsabilité wordt aangeduid (1). Dit "aansprakelijkheidsvermoeden" speelt in het nadeel van de bestuurders van motorrijtuigen en in het voordeel van alle slachtoffers, zowel passagiers (2) als voetgangers en fietsers; het is daarenboven bijzonder sterk : exoneration van de bestuurder is niet mogelijk bij toeval of overmacht, maar alleen bij voorhanden zijn van een onverschoonbare fout van het slachtoffer. De objectieve aansprakelijkheid opent alleen recht op een basisbescherming en dus niet op een integrale vergoeding : alleen persoonsschade wordt gedekt, met uitsluiting dan nog van extrapatrimoniale schade, en de vergoeding is in de hoogte begrensd op een niet gepreciseerd plafond; daarbij komt nog dat van het bedrag van de schadeloosstelling eerst alle uit andere bronnen genoten uitkeringen dienen afgetrokken. DALCQ komt de verdienste toe in te zien dat de bestuurder door een aansprakelijkheidsstelsel, ook tot het uiterste geobjectiveerd, in vele situaties niet wordt geholpen. In zijn voorstel is de chauffeur dus niet zoals meestal elders de grote vergetene : hij heeft recht op dezelfde basisbescherming als de andere verkeersslachtoffers en bekomt deze via het afsluiten van een ongevallenz verzekering; niet alleen de (in^{de} aangegeven zin uitgebride) aansprakelijkheid van de bestuurder, maar ook diens eigen lijf en leden moeten dus verzekerd worden bij het in het verkeer brengen van het motorrijtuig.

Hoe DALCQ de zaakschade wil regelen is minder duidelijk; zijn opzet is het wel : komen tot een vereenvoudiging zodat een minder hoge tol wordt geëist aan aandacht en tijd vanwege de

(1) R.O. DALCQ, op. cit., blz. 502-503.

(2) Vanzelfsprekend dient de uitsluiting van het inzittend gezinslid opgeheven.

rechtbanken, aan proces-, expertise-en andere kosten vanwege de partijen en aan beheerskosten vanwege de verzekeringsmaatschappijen. Vandaar het volgend voorstel. Als de blik schade veroorzaakt wordt zonder aanraking met een ander motorrijtuig blijft ze liggen waar ze viel, behalve als de fout van een derde kan worden aangetoond. In het andere geval (botsing tussen meerdere motorrijtuigen) speelt de foutloze aansprakelijkheid zoals in de Franse constructie van artikel 1384 C. civ. over en weer, maar kan elke partij zich bevrijden door de fout van de andere te bewijzen - wat erop neerkomt dat de schade van de een vergoed wordt door de verzekeraar van de ander. Maar dan zou het volgens DALCQ eenvoudiger zijn dat de schade aan de motorrijtuigen door de eigen verzekeraar wordt ten laste genomen, en dan liefst zonder mogelijkheid van verhaal tussen de verzekeraars. Dan dringt zich wel een vrijstelling op, maar die riskeert dan weer moeilijk aanvaard te worden door wie klaarblijkelijk geen fout beging... (1).

Zeker is dat de verzekering duurder wordt door de invoering van dit stelsel dat een bredere grondslag heeft dan het bestaande, en daaraan daarenboven geen afbreuk doet. Deze prijsstijging moet omgeslagen worden over de beneficianten van het stelsel, dus over alle potentiële verkeersslachtoffers en bijgevolg over de staatsgemeenschap in haar geheel. Toch lijkt de aangewezen financieringswijze de verhoging te zijn van de premies voor de motorrijtuigenverzekering die dan wel door de gemeenschap gecompenseerd moet worden door bijvoorbeeld een verlaging van andere lasten van het gemotoriseerd verkeer, zoals de rij- of de benzinebelasting (2).

Het Dalcq-project wordt door de auteur zelf niet voorgesteld als een sluitend ontwerp maar als een uitnodiging tot anderen om vertrekkende van zijn suggesties het onderwerp uit te

(1) R.O. DALCQ, op. cit., blz. 503.

(2) Ibid., blz. 504.

diepen (1). Toch heeft het omwille van zijn sociale gezindheid en zijn originaliteit een grote waarde voor dit proefschrift. Het biedt het voorbeeld bij uitstek van een stelsel waarbij de verkeersslachtoffers op het eerste zicht alleen maar te winnen hebben : het beginsel van de integraliteit van de schadeloosstelling bij bewezen fout is overeind gebleven en gekoppeld aan een nieuw beginsel, dat van de vergoeding op het niveau van een basisbescherming van alle andere verkeersslachtoffers. Deze idee van een basisbescherming, die in het zelfde jaar in de Verenigde Staten door KEETON en O'CONNELL werd uitgebouwd, krijgt bij DALCQ (behalve voor de bestuurders) vorm in een objectieve aansprakelijkheid die bijzonder sterk is in vergelijking met die van de meeste Westeuropese stelsels van verkeersaansprakelijkheid en dit wat haar toepassingsgebied, exoneratiegronden en toepassing bij multi-car ongevallen betreft. Toch kunnen wij het Dalcq-ontwerp, vooral in het licht van buitenlandse verwezenlijkingen sedertien, niet zonder meer bijtreden. Daarvoor is zijn houding tegenover verkeersfouten ons nog iets te dubbelzinnig, zodat het stelsel in zijn geheel genomen onder een gemis aan interne logica en onder een pragmatisme lijdt. Waarmee niet wil geloochend worden dat het onze doelstellingen voor een goed deel verwezenlijkt. Maar om ze helemaal te realiseren dient o.i. verder gegaan.

268 Het voorstel van FREDERICQ

Uit de ideeën die in 1974 door FREDERICQ op papier werden gesteld, tekent zich niet één voorstel af maar een reeks alter-

(1) "Toute amélioration dans un domaine aussi complexe ne peut être que le résultat d'efforts réalisés en commun dans la perspective essentielle du respect de l'individu. Que d'autres réfléchissent avec nous à ce problème et complètent ou améliorent les quelques suggestions que nous avons formulées, c'est le seul vœu que nous voulons exprimer pour conclure" (Ibid., blz. 504).

natieven (1). Uitgangspunt is dat de foutaansprakelijkheid dient afgeschaft omdat ze teveel gevallen van niet-vergoeding laat bestaan maar dat haar voornaamste attribuut (de integrale schadeloosstelling van onschuldigen) moet behouden blijven en geënt op een nieuwe en ruimere aansprakelijkheidsgrond. De verkeersaansprakelijkheid moet dus geobjectiveerd worden ten laste van de eigenaars van motorrijtuigen, en deze objectivering kan verder of minder ver gaan alnaargelang ze fouten van de gelaedeerde niet of wel in aanmerking neemt ter exoneratie. De ratio is dezelfde waarover in het buitenland en naar eigen zeggen van de auteur ook in bredere kringen in ons land een ruime consensus bestaat : "de automobilist, die een zeer gevaarlijk tuig in het verkeer brengt, moet verplicht zijn de gevolgen van dit gebruik goed te maken" (2). De objectief-aansprakelijke is de eigenaar van het motorrijtuig, en meteen is duidelijk dat deze niet zelf door de objectivering wordt gediend : "een verzekering van de verantwoordelijkheid, zelf zo zij op het risico is gefundeerd, kan niet tot voorwerp hebben de vergoeding van de schade, geleden door wie zelf voor deze schade verantwoordelijk is" (3). Op lange termijn kan de sociale zekerheid hier een uitkomst bieden, en in afwachting kan een innovatie van een minder ingrijpende aard erin bestaan, alle houders van motorrijtuigen te verplichten op hun eigen hoofd een ongevallenverzekering af te sluiten, die alleen tussenkomt bij zware letsels, en dan nog onder de vorm van niet te hoge vergoedingen, wil de premie binnen redelijke perken blijven.

Daarmee moet geantwoord zijn op één bezwaar tegen het geldend recht, namelijk het onvergoed blijven van veel verkeersslachtoffers. Een ander bezwaar is, dat het bestaande stelsel te

-
- (1) S. FREDERICQ, "Nieuwe tendenzen in de automobiëlverzekering in België", in Verzekeringen van vriendschap, opstellen aangeboden aan Prof. Mr. T.J. Dorhout-Mees, Deventer, 1974, blz. 119-134.
- (2) Ibid., blz. 128.
- (3) Ibid., blz. 131.

traag werkt en bovendien te duur is, omdat een deel van de premie verloren gaat in de administratieve en andere kosten, ondermeer die van de regresvorderingen uitgeoefend door prestatieverlenende verzekeraars tegen de aansprakelijke derde of diens verzekeraar. Wat dit laatste betreft stelt FREDERICQ niets minder voor dan de afschaffing van het onderling verhaal tussen sociale of private verzekeringsinstellingen, wat tot een aanzienlijke besparing ten voordele van de collectiviteit moet leiden. En om de traagheid van de schade-afwikkeling althans in sommige gevallen te verhelpen, kan eraan gedacht worden naast de eigenaar van het motorrijtuig ook de inzittenden door een rechtstreekse ongevallenverzekering te laten dekken, zij het op forfaitaire basis en in afwachting van ruimere schadeloosstelling door de verzekeraar van de objectief-aansprakelijke.

269 Andere rechtslerige voorstellen

Fonteyne verwacht voor de gevallen van niet-vergoeding een oplossing van de sociale zekerheid, die zowel uitwendig als inwendig moet worden uitgebreid en die daarvoor uit nieuwe financieringsbronnen kan putten, bijvoorbeeld door een bijkomende heffing op de brandstof, of een verzwaring van de geldboeten. Deze oplossing die het voordeel biedt alle gevallen van letselschade gelijk te behandelen zou op steviger gronden bouwen dan het Tunc-project. "L'indemnisation par la sécurité sociale, aldus de auteur, qui conserve les forces vives de la nation, est payante elle aussi. Son intervention réduira le nombre des procès et les simplifiera. Elle présente une solution moyenne, prudente, permettant sans bouleversement, un pas en avant". Voor zaakschade lijkt een wettelijke ingreep minder dwingend (1).

Waleffe ziet geen reden om in de bestaande foutaansprakelijkheid een verandering te brengen. Wel moet de lekken ervan gedempt worden, maar dan niet zoals in het voorstel van Fonteyne door de uitbouw van het algemeen stelsel van sociale

(1) J. Fonteyne, "Le 'projet Tunc'", in R.G.A.R., 1966, nr. 7637; zie voor een bespreking: J. L. Dierckx de Casterle, "Le 'projet Tunc' par J. Fonteyne", in J.T., 1966, blz. 418.

verzekeringen (die al te lang op zich laten wachten), maar door een met heffingen op de brandstof gefinancierde specifieke first party verkeersverzekering, die forfaitaire prestaties verleent aan alle verkeersslachtoffers. Deze uitkeringen kunnen echter altijd nog aangevuld worden door een beroep op de gemeenrechtelijke schadeloosstelling, zonder dat natuurlijk gecumuleerd mag worden. Eveneens langs de kanalen van de klassieke foutaansprakelijkheid kan een verhaal lopen van de verzekeraar tegen de schuldige schadeverwekker. Het preventief doel van zijn kant dient nagestreefd door het instellen van een niet-verzekerbare franchise (1).

Wie deze twee voorstellen legt naast de modellen, behandeld in het eerste deel van deze verhandeling, stelt vast dat het eerste aansluit bij het model van een algemene volksverzekering tegen persoonsschade (vijfde model), het tweede bij dat van een basic protection plan (derde model).

270 De werkzaamheden van de "Verkeersongevallencommissie"

Een initiatief om klaarheid te brengen in het debat is door het Ministerie van Justitie ondernomen in 1968, toen door de rechtsleer reeds veel elementen waren verzameld zonder dat daaruit duidelijk werd welke richting de hervormingsbeweging moest inslaan. Vandaar de oprichting van een "Verkeersongevallencommissie", die belast werd met "onderzoek van de vraagstukken die verkeersongevallen doen rijzen, inzake aansprakelijkheid, verzekering en vergoeding van de slachtoffers" en die, als ze daartoe behoefte voelde, een voorontwerp van wet mocht opstellen (2). De opdracht en de bevoegdheden van de commissie

(1) F. WALEFFE, "A propos du projet Tunc", in J.T., 1966, blz. 254.

(2) K.B. van 18 maart 1968, B.S. 27 maart 1968, blz. 8726 ; deze commissie was de verderzetting van een werkgroep die in het jaar ervoor onder de leiding van CORNIL hetzelfde onderwerp had onderzocht, en die op haar beurt was opgericht naar aanleiding van de vergadering van de oudstudentenvereniging van de U.L.B., waarover hoger verslag is uitgebracht (zie nr. 266); voor gegevens over de werkgroep-Cornil : R. LIENARD en R.O. DALCQ, "Responsabilité, assurance et solidarité sociale dans l'indemnisation des dommages", in Rapports belges au VII Congrès international de droit comparé, Brussel, 1970, blz. 168-169.

waren dus ruim omschreven, en ook haar samenstelling was met zorg en zin voor representativiteit en autoriteit gebeurd : ambtenaren, magistraten, advocaten, hoogleraren en vertegenwoordigers van verzekeringsmaatschappijen en automobilistenverenigingen werden geroepen zich over het onderwerp te buigen (1). Dit deden ze in een dertigtal bijeenkomsten waarvan de eerste gewijd waren aan een opsomming van de tekortkomingen van het geldende recht en aan een overzicht van de buitenlandse wetgevingen en doctrinale voorstellen. Wanneer echter werk moest gemaakt worden van de redactie van een eigen Belgisch voorstel bleek al vlug een schrijnend gemis aan eensgezindheid. Bij het afsluiten van de werkzaamheden in 1971 waren de bereikte resultaten dan ook minder belangrijk dat men gelet op de grondige aanpak had mogen verwachten : over de definitieve uitstippeling van een hervormingsvoorstel was geen overeenstemming bereikt, wel werd een voorontwerp van wet uitgebracht, dat nochtans op vele en dikwijls cruciale punten plaats liet voor alternatieven... De tekst van het voorontwerp en de verslagen over de werkzaamheden zijn confidentieel en voor buitenstaanders niet toegankelijk; aangezien toch geen overeenstemming kon worden bereikt, wilde men door deze geheimhouding de discussie in de toekomst niet bemoeilijken door de commissieleden te binden aan de standpunten die ze in de periode 1968-1972 voorstonden. Het lijkt ons met dit doel niet strijdig melding te maken van een aantal algemeenheden. Zo staat buiten kijf dat de meerderheid niet gewonnen was voor een hervorming in de door TUNC aangegeven richting; wel werd rekening gehouden met de parallelle werkzaamheden op het niveau van de Raad van Europa, die in 1973 op de Conventie van Straatsburg zouden uitlopen (zie nr. 65), maar dan weer zonder dat de commissieleden zich genoodzaakt voelden hun voorstel met de inhoud van de Conventie te laten samenvallen. En vooral : de bespre-

(1) Voor de samenstelling, zie : K.B. van 14 augustus 1968, B.S., 27 augustus 1968, blz. 8727-8728.

kingen evolueerden in de zin van het volgende voorstel : de foutaansprakelijkheid moest met haar bestaande kenmerken behouden blijven voor alle gevallen waar het foutbewijs kon worden geleverd; daarnaast moest een "foutvermoeden" worden ingevoerd ten laste van de bestuurder en in het voordeel van alle derden, met inbegrip dus van de passagiers, maar met een beperking in de hoogte van de eisbare vergoedingen (1).

271 Stellingnamen vanwege de verzekeringsbranche

Zoals in andere landen is ook in België het standpunt van de verzekeringswereld over een hervorming van het verkeersongevallenrecht niet gemakkelijk te omschrijven. Geschreven stellingnamen die als representatief kunnen doorgaan zijn eerder schaars en beslaan nooit meer dan enkele bladzijden, en welke de houding van de verzekeringsbranche is geweest in de schoot van de verkeersongevallencommissie is, gezien het confidentieel karakter van de rapporten, niet met zekerheid te achterhalen. Daarbij komt nog, dat^{de} belangstelling ook hier, zoals in de rechtsleer, in het middel van de zestiger jaren nogal plots en onvoorbereid werd opgewekt naar aanleiding van het Tunc-project, en naarmate dit project uit de actualiteit verdween geleidelijk weer is uitgedoofd, zonder dat later de behoefte bestond de ongevallenproblematiek opnieuw aan de orde te stellen in het licht van buitenlandse verwezenlijkingen.

Doorheen de gesprekken die we voerden met woordvoerders uit de verzekeringskring^{en} en ook doorheen de verder te bespreken stellingnamen van de B.V.V.O. loopt wel als een rode draad de vrees, om door de buitenwereld verdacht te worden van subjectiviteit en van overdreven bezorgdheid tot vrijwaring van de eigen belangen. Het kan niet geloochend worden dat de hervormingsplannen een grote weerslag kunnen hebben op de beroepssituatie en -uitoefening van de verzekeraars. In hun

(1) Men leze hierover : R.O. DALCQ, "Problèmes actuels de la responsabilité civile", in Ann. dr., 1970, blz. 11.

kringen leeft, veelal onuitgesproken en zedig verzwegen, een vrees voor deprivatisering. En voor de rest is elke wijziging die een onvoorspelbare weerslag kan hebben op het niveau van de premies in strijd met een sterke drang naar zekerheid, die ze zich juist omwille van hun beroep eigen hebben gemaakt. Vandaar dikwijls een ongunstig vooroordeel waarvan de verzekeringskringen zich wel bewust zijn en waarvan ze meestal ook op een eerlijke wijze afstand pogen te nemen.

In de eerste maanden na de publicatie van het Tunc-project had de verzekeringsbranche enige moeite om haar houding te preciseren. Uit de briefwisseling die toen op hoog niveau in die kringen gevoerd werd, blijkt een onzekerheid over de te volgen strategie : moest men TUNC, wiens ideeën zoniet bijval dan toch belangstelling genoten, als het ware op de voet volgen en zo snel mogelijk repliceren op elke conferentie die hij voorzat, op elk artikel dat in de pers of in de rechtsliteratuur van zijn hand verscheen; of verdiende het aanbeveling de krachten niet te versnipperen maar integendeel te bundelen met het oog op het voorbereiden en te gelegener tijde uitbrengen van een lijvige en gedocumenteerde studie, die de diagnose moest maken van de huidige tekortkomingen en, waar nodig, tegenvoorstellen doen die de goedkeuring van de verzekeringswereld hadden ? Op deze studie heeft men tot op onze dagen vruchteloos gewacht, zodat blijkbaar de eerste weg is verkozen : in het midden van de zestiger jaren verschenen een aantal kortere bijdragen, waarvan de intensiteit snel afnam naarmate de belangstelling rond het Tunc-project luwde (1).

(1) Rapport de l'Union Professionnelle des Entreprises d'Assurance opérant en Belgique, Brussel, 1965, blz. 73-75; J. BASYN, "De mens is een verantwoordelijk wezen", in Auto en leven, Brussel, 1968, blz. 186; "Les assureurs belges et le projet Tunc", in Le Soir, 31 febr. 1966; "La réponse des assureurs belges au projet Tunc : le système légal de l'assurance automobile doit demeurer attaché à la notion de faute", in Le Soir, 21 maart 1966; zie ook de tussenkomsten van verzekeraars n.a.v. : Le colloque de L'Association des anciens étudiants..., blz. 365-372; voor sommige aspecten : A. MINET, "Assurance, responsabilité et malentendus", in J.T., 1966, blz. 595-597.

De belangrijkste geschreven stellingname kwam van de B.V.V.O., die in een memorandum de besluiten wilde bundelen van een aantal vooraanstaande verzekeraars naar aanleiding van het Tunc-project (1).

De strekking van dit memorandum en van de overige bijdragen die van de kant van de verzekeraars aan het onderwerp werden gewijd kan in grote lijnen samengevat worden als volgt : TUNC wordt (nog maar eens) erom geprezen een sociaal probleem aan de orde te stellen en door het voorschrijven van bijzonder genereuse en moedige oplossingen de betrokken groepen tot stellingnamen te nopen; het wordt nochtans als onaanvaardbaar beschouwd in het spoor van de Franse auteur volledig afstand te nemen van de foutaansprakelijkheid, waaraan een onvergankelijke waarde wordt toegekend en die voorgesteld wordt als de hoeksteen voor elk preventiebeleid. Het memorandum bijvoorbeeld begint weer eens met de vrees te vertolken dat de verantwoordelijkheidszin in het verkeer zal worden afgezwakt door het verspreiden van de theorie van de onvermijdbare fout en bevestigt integendeel de hechte trouw van de "Europese publieke opinie" aan het schuldbeginnsel in het verkeer (2); de lekken die de

-
- (1) "La réparation des dommages nés des accidents de la circulation", in B.A./De Verz., 1966, blz. 19-23.
 - (2) In dit verband wordt ook verwezen naar de resolutie die op een bijzondere vergadering door het Comité Européen des Assurances met eenparigheid van stemmen was aangenomen en die helemaal in dezelfde lijn ligt (Rapport de l'U.P.E.A...., blz. 14) : "Le C.E.A. : -constate chez les utilisateurs de véhicules à moteurs de tous les européens représentés, un même souci du respect de leur bon droit et un même attachement aux notions traditionnelles de la responsabilité; - considère d'autre part que toute réforme, susceptible d'entraîner chez les usagers de la route l'atténuation du sens de leurs responsabilités, présente des dangers considérables pour la collectivité; - émet le vœu que les problèmes d'ordre social ou d'ordre administratif que peut poser la multiplication des accidents de la circulation, trouvent des solutions pratiques qui ne portent aucune atteinte à des principes que l'on peut considérer comme fondamentaux dans notre civilisation".

aansprakelijkheid laat inzake slachtofferbescherming worden voldoende gedicht door de sociale verzekeringen, die het voordeel bieden van een gelijkheidsbeginsel uit te gaan; de weer-
slag van de nieuwe ideeën op het premieniveau is onvoorspelbaar, vooral als (zoals het memorandum aanneemt) het aantal ongevallen en de gevallen van misbruik zullen toenemen. De weinig talrijke suggesties die door de verzekeringsbranche werden geformuleerd sturen dan ook aan op een verbetering, niet op een vervanging van het bestaande. Zonder aan het aansprakelijkheidsbeginsel te raken kan het probleem van het onvergoed blijven van sommige verkeersslachtoffers minder scherp worden gemaakt als de bestaande sociale verzekeringen en voorzieningen qua toepassingsgebied en prestaties worden uitgebreid en het pakket van vrijwillig aangeboden verzekeringen nog meer wordt gedifferentieerd; en verder kan gestreefd naar versoepeling van de procedure van de schadeafwikkeling, bijvoorbeeld door uitbreiding van de R.D.R. regeling.

§ 2. Beleidslijnen voor een hervorming. Perspectieven en conclusies

272 Wat onder "beleidslijnen" wordt verstaan

In deze laatste paragraaf wordt gepoogd de beleidslijnen te trekken voor een hervorming, toegepast op de Belgische situatie. Voor een stuk zal dit werk neerkomen op het doortrekken van de draden die in het tweede deel van de basisopties zichtbaar werden uit een kluwen van gegevens van historische, rechtsvergelijkende en meer theoretische aard (de drie hoeken van waaruit het onderwerp is benaderd) en in dit opzicht sluit deze paragraaf de verhandeling af als een soort algemene conclusie. Maar er is meer : zoals uit haar opschrift blijkt wil deze paragraaf de conclusies daarenboven ordenen met het oog op het voeren van een bepaald beleid, dat concreet aansluit op de Belgische situatie - een opdracht die niet alleen noopt tot het expliciteren van hervormingsideeën die eerder in dit proefschrift en vooral in het deel over de basisopties reeds werden voorgestaan, maar die ook oplegt oog te hebben voor de vraag wat daarvan verwezenlijkbaar is, en de wegen wil aangeven die best kunnen worden gevolgd om deze ideeën in de grootst mogelijke mate tot realisatie te laten komen.

De eerlijkste, niet de gemakkelijkste manier om dit proefschrift af te sluiten is dus het formuleren van een eigen hervormingsvoorstel. De lezer die ons op onze lange tocht is gevolgd, zal begrip hoe precair die opdracht wel is. Uit het relaas van die tocht is immers gebleken dat geen twee landen ter wereld verkeersschade door dezelfde regels laten beheersen, dat geen twee auteurs volledig gelijklopende voorstellen hebben geformuleerd. Dit wijst erop dat er niet zoëls bestaat als een ideaal model, als een door iedereen als optimaal erkend verkeersongevallenrecht. Het kan dus ook onze bedoeling niet zijn overeenstemming te bewerken over de hervorming die wij voorstellen. Dat er in deze materie geen "beste oplossing" bestaat, maar alleen beter of minder goede, heeft rechtstreeks

te maken met wat het uitgangspunt van een ongevallenrecht moet zijn : dat een ingetreden verlies fataal niet meer ongedaan kan worden gemaakt, en dat een vergoedingsrecht niet meer kan doen dan bepalen over wie dit verlies dient omgeslagen, rekening houdend met de vaak tegenstrijdige doelstellingen van ongevallenpreventie en slachtofferbescherming, en met het fundamenteel gegeven van de schaarste aan vergoedingsmiddelen.

Nog om een andere meer praktische reden is het ontwerpen van een hervormingsplan precair : het doorvoeren ervan veronderstelt immers een inzicht in economische, sociologische en verkeerskundige gegevens, overleg met de betrokken groepen, actuariële berekeningen... Gegevens van die aard zijn in ons land slechts ten dele beschikbaar; ze vervolledigen zou een werk van vele jaren zijn geweest en zou de strikt-juridische opzet van deze verhandeling te buiten zijn gegaan. Wat we wel nastreefden was het scheppen van een juridisch kader voor een hervorming, met een eigen interne logica, waarin duidelijk stelling wordt genomen voor bepaalde woorden en beginselen en dat de gestelde doelstellingen naar bestvermogen nastreeft en met elkaar in overeenstemming brengt. Hoeveel de maatschappij ervoor over heeft om deze hervormingsideeën te verwezenlijken is een politieke beslissing, te nemen in het kader van de prioriteiten van het ogenblik, en waarvoor ons ontwerp zeker in de financieringsfase de nodige ruimte moet laten.

273 Verwerping van een louter op het schuldbegrip gegronde aansprakelijkheid (eerste stelling)

Het totaal incasso van de motorrijtuigenverzekering bedroeg in 1976 28 miljard. Dit bedrag, dat in hoofdzaak samengebracht wordt door premies van de eigenaars van motorrijtuigen en bijkomend ook uit andere bronnen, is zeer hoog, zelfs in vergelijking met de begrotingen van de ministeriële departementen. Nu gaan aan de goedkeuring van deze begrotingen telkenjare besprekingen vooraf in parlementaire commissies en in de wetgevende kamers. Voor de besteding van de genoemde miljarden lijkt daarvoor geen noodzaak te bestaan : het wordt nog steeds als vanzelfsprekend beschouwd dat de verdeling van die miljarden gebeurt volgens de algemene aansprakelijkheidsbeginselen, dus volgens het foutcriterium. De bestaande motorrijtuigenverzekering mag dan nog zo uitdrukkelijk ontworpen zijn vanuit de noden van het slachtoffer (instelling van een rechtstreekse vorderingsmogelijkheid tegen de verzekeraar, oprichting van een Gemeenschappelijk Waarborgfonds), bij de vraag naar de verdeling van de 28 miljard ziet men alle mooie beschouwingen over slachtofferbescherming wegvallen en de idee van schadeverschuiving-via-verzekering abdiceren ten voordele van een beginsel dat in 1804 is vastgelegd en 175 jaar en een omwenteling van het maatschappijbeeld later nog steeds wil dat alleen foutief gedrag tot schadevergoeding en dus tot optreden van de aansprakelijkheidsverzekeraar verplicht, zodat al de genoemde mechanismen het slachtoffer niet vooruit helpen als het door toepassing van het foutcriterium wordt uitgesloten.

Een eerste uitgangspunt voor het verkeersongevallenrecht voor de komende generaties moet bijgevolg de verwerping zijn van het schuldbeginnsel als exclusieve verdeelsleutel voor verkeerschade. Vergoedingsaanspraken laten staan of vallen met het foutbewijs is een anachronisme waarvoor misschien wel een traditionele verklaring maar in de huidige verkeerssituatie zeker geen rationele verantwoording meer bestaat. Argumenten

voor deze (eerste) stelling werden in het zesde hoofdstuk (§ 1) ten overvloede gegeven : dat het modern wegverkeer aan de verkeersdeelnemers eisen stelt waaraan deze onmogelijk continu kunnen voldoen, zoals uit psychotechnische proeven blijkt maar ook tot de ervaring van eenieder behoort; dat deze technische vergissingen van een gans andere orde zijn dan de fouten die in het Burgerlijk Wetboek worden bedoeld en waaraan beschouwingen van menselijke vrijheid en rechtvaardigheid werden verbonden; dat veroordelingen uitspreken op grond van dergelijke vergissingen ingegeven kan zijn door een sociale gezindheid ten voordele van de verkeersslachtoffers, maar als de dader geen moreel verwijt kan worden gemaakt zeker geen eis van rechtvaardigheid is en evenmin iets te zien heeft met het beginsel van de menselijke vrijheid, en wat de ongevallenpreventie betreft zeker niet zo doeltreffend is als algemeen wordt voorgehouden; dat tenslotte mede door dit schimmig karakter de verkeersfout moeilijk te bewijzen valt. Nu uit onderzoeken is gebleken dat iedere weggebruiker regelmatig fouten begaat die meestal niet maar soms wel tot ongevallen leiden, is het immers zeer de vraag of dergelijke onvoorzichtigheden in de relatief zeldzame gevallen dat ze gevolgen hebben wel een voldoende grondslag vormen voor de vergoeding van vaak zeer omvangrijke schade.

Wij staan met deze stelling niet alleen, maar weten ons gesteund door de wetgevers in talloze landen, die met het oog op verkeersongevallen een regel van objectieve aansprakelijkheid hebben ingevoerd en verkeersschade dus, zij het in wisselende mate, door een risico- naast een schuldbeginnel laten beheersen en meteen erkennen dat dit laatste principe niet volstaat om de slachtofferbescherming te schragen. Een beroep op de rechtsvergelijking komt ons voor als het krachtigste argument om onze eerste stelling te staven.

274 Verwerping van elke aansprakelijkheidsformule (tweede stelling)

Liet het rechtsvergelijkend onderzoek geen twijfel bestaan over de gegrondheid van onze eerste stelling, dan plaatst hetzelfde onderzoek ons voor een dilemma wat de aanpak, de opzet betreft van de zich opdringende hervorming. De andere modellen dan dat van de schuldaansprakelijkheid konden namelijk, tot het uiterste vereenvoudigd en dus over hun vaak belangrijke onderlinge verschillen heen, in twee reeksen van oplossingen worden ingedeeld : ofwel wordt binnen het kader van de aansprakelijkheid gebleven maar wordt deze geobjectiveerd; ofwel wordt dit kader als te eng ervaren en wordt een nieuwssoortige verzekering ingevoerd, gebouwd op de no-fault en first-party be-

ginselen. In de eerste reeks modellen blijft men de gelaedeerde stellen tegenover een (meestal verzekerde) enkeling, en blijft binnen deze tweepolige relatie een belangenstrijd of minstens -afweging bestaan; in de tweede categorie wordt het verkeersslachtoffer rechtstreeks met een verzekeraar in verbinding gesteld en verloopt de verzekeringstussenkomst dus niet meer langs een derde.

Onze stelling, in het zesde hoofdstuk uitvoerig gestaafd (§ 2 en 3), luidt dat objectivering van de verkeersaansprakelijkheid voor ons land wel een verbetering, maar zeker geen eindoplossing zou brengen. Hieronder worden in het kort de overwegingen aangegeven die ons tot deze krasse uitspraak hebben gebracht, om straks in het volgend nummer beter aan de verleiding te kunnen weerstaan, toch onze toevlucht te nemen tot de objectivering en dus de weg van de minste weerstand te volgen voor wie innoveren wil : objectivering afwijzen is immers de vertrouwde paden verlaten, terwijl de alternatieven voorlopig onduidelijk zijn en recente ontwikkelingen in het buitenland nog maar sinds enige jaren de deugdelijkheid ervan bewijzen.

De eerste grond tot afwijzing van een regel van objectieve aansprakelijkheid ten laste van het gemotoriseerd verkeer houdt verband met de eis van gelijkbehandeling van gelijke noden, waaraan in deze verhandeling een groot belang wordt gehecht en die, in afwachting van realisatie op een breder front, alvast reeds onder de verkeersslachtoffers dient verwezenlijkt. Het is duidelijk dat dit gelijkheidsbeginsel in de eerste plaats oplegt geen enkele schadelijder uit te sluiten. En juist op dit punt schiet het aansprakelijkheidsrecht fataal tekort : het is een aan de aansprakelijkheidsfiguur eigen kwantitatieve beperking dat de kring van aanspraakgerechtigden nooit helemaal kan worden gesloten, dat een deel van de schade dus niet bestreken wordt. Aansprakelijkheid veronderstelt immers steeds het betrokken zijn bij het schadegebeuren van minstens twee partijen, zodat het slachtoffer ongeschermd blijft voor schade opgelopen in een ongevalssituatie zonder tegenpartij. Meestal

zal het om een automobilist gaan die van de weg geraakt en tegen een boom of verlichtingspaal aanrijdt, of wiens voertuig aan het slippen gaat. Algemener en meer theoretisch gesteld : schade die is opgelopen door degene die voor die schade op grond van een regel van objectieve aansprakelijkheid verantwoordelijk is, kan niet op grond van dezelfde regel worden vergoed. Aansprakelijkheid kan niet tot voorwerp hebben de vergoeding van de schade, geleden door wie zelf voor deze schade verantwoordelijk is. Zelfs de meest verlichte geest kan geen stelsel van verkeersaansprakelijkheid ontwerpen, dat de gelijkheidseis volledig gestand doet. Men staat dus voor de keuze : of men stelt zich tevreden met minder, of men wil de kring van de aanspraakgerechtigden helemaal rond maken en is bereid daartoe de vertrouwde paden van de aansprakelijkheidsformule te verlaten. Wij kozen het tweede, ook omdat wij geen reden zien de gemotoriseerde verkeersdeelnemer (bestuurder, eigenaar of houder van een motorrijtuig) ongunstig te behandelen onder het voorwendsel dat hij het verkeersrisico creëert, terwijl hij toch dit risico tegelijk schept en ondergaat en op gelijke voet met andere verkeersdeelnemers in de globale verkeerssituatie wordt opgenomen, die door de activiteit en de aanwezigheid van allen gevaren schept voor allen, zodat een objectieve aansprakelijkheidsregel op dit domein/zelfs haar theoretische verantwoording (in de risicoleer) ontbeert.

Een tweede reeks beschouwingen ten nadele van de aansprakelijkheid en een daarop gebaseerd onrechtstreeks verzekeringsverband kaderen in de algemene doelstellingen van het consumenten-recht, dat ten aanzien van afnemers van verzekeringsprestaties een zo hoog mogelijke opbrengst zal vragen van de afgedragen premies en verder een faire behandeling door de verzekeringsmaatschappijen. Nu zijn juist op deze twee punten de ervaringen met het aansprakelijkheidsstelsel niet optimaal, wat verband houdt met haar antagonistische en conflictueuse structuur (omdat in een tweepolige relatie de ene noodzakelijk verliest wat de andere wint), die de verkeersslachtoffers in verbinding stelt met een verzekeraar die niet hun eigen verze-

keraar is. Van een vergoedingsstelsel dat zo ruim mogelijk gebruik maakt van het procédé van de rechtstreekse verzekering is een minder hoge tol te verwachten aan tijd, geld en moeite (de zogenaamde tertiary costs, met inbegrip van de psychologische kosten), en wel om twee redenen. Als de schakel van de veroordeling van een schadeverwekker wordt overgeslagen moet het vergoedingsproces minder stof geven tot betwistingen en dus sneller en goedkoper kunnen verlopen. En verder moet, zo is hoger omstandig betoogd en met verwijzing naar de bevindingen met de Amerikaanse no-fault wetten geïllustreerd, het rechtstreeks maken van de verzekering toelaten de schade af te wikkelen in een gans ander en veel serener klimaat en met een brede marge voor onderling vertrouwen en wederzijdse verstandhouding, nu slachtoffer en verzekeraar voortaan in een bestendige verhouding cliënt/dienstverlener zullen staan en dus niet meer in de voorbijgaande rol van procespartijen. Grotere zorg voor dienstverlening aan de kant van de verzekeraar die voortaan met eigen cliënten te doen heeft, afgenomen nïeging tot overdrijving, bedrog, misbruik en tot het instellen van buitensporige eisen aan de kant van de verzekerde, moeten daarvan het gevolg zijn.

We zijn er ons van bewust dat velen die onze eerste stelling bijtreden, zullen aarzelen ons te volgen in onze tweede stelling. Toch moeten de aangegeven principiële beschouwingen het halen op overwegingen van pragmatische aard of opportunitetsbekommernissen. Daarom menen we de mening niet te kunnen delen van velen in dit land, die wel de fundamentele onaangepastheid aanvaarden van de foutstandaard aan de moderne verkeerssituatie, maar die aanvoeren dat in het verkeersschaderecht zoals het op onze dagen reilt en zeilt de scherpe hoeken van de aansprakelijkheidsformule ten voordele van de verkeersslachtoffers toch reeds zijn afgerond, en dat in elk geval niet meer serieus kan beweerd worden dat ons recht grondig verschilt van dat van omringende landen, waar de stap naar objectivering wel officieel is gezet. Zij zullen zich in hun overtuiging gestaafd voelen bij lezing van het eerste hoofdstuk van deze

verhandeling waar vastgesteld werd dat bij stilzitten van de wetgever de rechtspraak de taak van aanpassing van de rechtsregel aan de nieuwe eisen - door SAVATIER als een "socialisering van de aansprakelijkheid" aangeduid - heeft overgenomen (door een nieuwe interpretatie van artikel 1384 B.W. over schade veroorzaakt door zaken, door de leer van de uitslagverbintenissen, en vooral door de uitholling van het foutbegrip ten behoeve van het slachtoffer). Aansprakelijkheidsrecht, judge-made law bij uitstek, laat immers binnen de rechtsregel voldoende speelruimte die door de rechter volgens een bepaalde waardeschaal kan worden opgevuld, en uit de eerste titel bleek dat slachtofferbescherming en, meer algemeen, de eis van passieve veiligheid van de rechtsonderhorigen op die schaal een hoge plaats hebben ingenomen. Verder heeft ook de commerciële verzekeringsbranche de nodige initiatieven aan de dag gelegd om de leemten te vullen : tegen vaak gunstige voorwaarden krijgt de automobilist polissen voorgelegd tot dekking los van de ongevalsomstandigheden van schade die door hemzelf of zijn mede-inzittenden, of door zijn voertuig is opgelopen; de R.D.R.-regeling, gebaseerd op afspraken tussen verzekeringsmaatschappijen, moet een snelle afwikkeling mogelijk maken van minder belangrijke schade volgens objectieve maatstaven; en verder wordt te pas maar vooral te onpas geschermd met de bevoegdheden van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, die in de huidige stand beperkt blijven tot gevallen waar aanleiding bestaat tot aansprakelijkstelling. En verder kan nog verwezen worden naar het breed gesponnen netwerk van de sociale verzekeringen en voorzieningen. De opvatting dat met het bestaande instrumentarium de doelstellingen voor een goed deel kunnen worden bereikt is fel verspreid. We hoorden ze herhaaldelijk door verzekeraars vertolken, maar ook door magistraten en advocaten. Ze menen dat het volstaat op de ingeslagen weg verder te gaan, en dat de oplossing met het vorderen van de jaren door kleine koerscorrecties als vanzelf zal bereikt worden, bijna moeiteeloos en in elk geval zonder flagrant in strijd te komen met de gevestigde waarden en belangen. Gaat van

hun redenering een zekere bekoring uit, dan is ze toch niet vrij te pleiten van innerlijke tegenspraak. Zo is het vanwege tegenstanders van hervorming onlogisch en strategisch gevaarlijk - vanuit hun standpunt wel te verstaan - een rechtsregel te verdedigen door aan te voeren dat ze in de praktijk toch niet zo nauw worden toegepast, waardoor men alvast zijn ongelijk bekend wat het uitgangspunt betreft en dus een aantal argumenten uit handen geeft.

Ten voordele van een objectivering van de verkeersaansprakelijkheid lijken te pleiten, een rechtsvergelijkend en een traditioneel-historisch argument. Beide kunnen bij nader toezien gemakkelijk worden weerlegd.

Ten eerste is er het argument, waarvoor in ons rechtsvergelijkend onderzoek stof kan worden gevonden, dat de objectivering door verreweg de meeste wetgevers als oplossing is verkozen, in een lange rij die voor wat dit deel van Europa betreft geopend is door Denemarken in 1903 en voorlopig afgesloten door Spanje in 1962. Een oplossing die op zoveel plaatsen door zoveel wetgevers, rechtsgeleerden en rechters is voorgestaan kan toch niet verkeerd zijn, zo luidt dan het argument. Wij van onze kant herhalen dat er in deze materie geen goede of slechte, maar alleen betere of minder goede oplossingen bestaan en trekken niet in twijfel dat de invoering van een regel van objectieve aansprakelijkheid in elk van die landen een vooruitgang heeft betekend - en dat ook voor ons land had kunnen zijn. Maar de evolutie is niet gestopt in het begin van de zestigerjaren : de lessen die uit het rechtsvergelijkend onderzoek werden getrokken brachten recentere ontwikkelingen aan het licht, die erop wezen dat het denken over de verkeerschadevergoeding sedert het midden van de zestiger jaren een belangrijke bocht heeft genomen, en weldra is uitgemond op verzekeringen die los staan van elke aansprakelijkheidsgedachte. Het rechtsvergelijkend onderzoek steunt dus sedert anderhalf decennium niet langer de oplossing van de objectivering.

Blijft nog het traditioneel-historisch argument : telkens op een bepaald domein de foutaansprakelijkheid niet meer naar behoren functioneerde, is tot dusver in dit land tussengekomen door invoering van een regel van objectieve aansprakelijkheid. Dit^{is}vooreerst zo geweest voor schade uit arbeidsongevallen, maar ook uit ongevallen in mijnen, met kernenergie, met luchtvaartuigen... In al die gevallen volstond een beroep op de risicoleer om tot een zinvolle en onaanvechtbare oplossing te komen. Waarom zou dit voor verkeersongevallen plots het geval niet meer zijn ? Het antwoord is hoger reeds gegeven : omdat in het verkeer anders dan in de genoemde ongevallssituaties geen duidelijk onderscheid te maken is tussen degene die het risico schept en degene die het ondergaat. Voor arbeidsongevallen was er dat onderscheid wel : voor het ondernemingshoofd is de kans onbestaand of klein, om zelf slachtoffer van een arbeidsongeval te worden. De gemotoriseerde verkeersdeelnemer daarentegen riskeert in het verkeer evenveel als de andere weggebruiker . Om die reden zien we ook niet in, dat de bestaande aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen, op de duur en als vanzelf in een rechtstreekse verzekering ten voordeel van de verkeersslachtoffers zal overgaan, zoals het de arbeidsongevallenverzekering is vergaan : oorspronkelijk had ook zij het karakter van een aansprakelijkheidsverzekering, waarbij het ondernemingshoofd in technische zin de verzekerde was; gaandeweg is zij in een evolutie zonder horten of stoten, die met de arbeidsongevallenwet 1971 is bekroond, een rechtstreekse verzekering van de werknemers geworden zodat de omweg langs de werkgever niet meer moet worden gemaakt. Inzake autoöngevallen is een gelijkaardige "automatische" aanpassing uitgesloten, zolang een beroep op de aansprakelijksfiguur een deel van de slachtoffers ecarteert.

Tenslotte verzet ook een rechtstheoretisch argument zich tegen een objectivering. Een aansprakelijkheid objectiveren, komt, zo lijkt het ons, hoe dan ook neer op een zich verwijderen van haar oorspronkelijk uitgangspunt (dat de schade blijft liggen

waar ze viel), terwijl het toch voor geen enkele rechtsinstelling en dus ook niet voor de aansprakelijkheid goed kan zijn dat de uitzonderingen in belang de regel gaan overtreffen, zeker niet op domeinen waar - zoals in casu - de theoretische grondslag voor deze objectivering - de risicoleer - niet speelt.

275 Voorstel tot invoering van een no-fault first-party verkeersverzekering. Algemeen

Door in de vorige nummers op principiële gronden de voorbestemde oplossing door objectivering van de verkeersaansprakelijkheid van de hand te wijzen hebben we onszelf verplicht de oplossing te zoeken in de richting van een verkeersverzekering met een no-fault en first-party karakter, die pas in de laatste decennia is ontdekt maar waarvan reeds een aantal voorbeelden bestaan, die onderling fel verschillen op soms essentiële punten. De beste manier om de contouren te tekenen van een dergelijke verzekering, toegepast op de Belgische situatie, leek ons uit te gaan van de doelstellingen van een verkeersongevallenrecht en dan telkens de geëigende middelen te zoeken om deze te bereiken. Deze werkwijze is in het zevende hoofdstuk gevolgd. Het komt er thans op aan wat in dat hoofdstuk verspreid lag over meerdere paragrafen samen te brengen in een logisch geheel, dat op sommige punten plaats mag laten voor alternatieven. In de behandeling in de volgende nummers wordt de verantwoording van wat we voorstellen dus hoogstens in herinnering gebracht maar zeker niet meer uitgebreid herhaald; alleen wordt in de linkse kolom verwezen naar de nummers (meestal uit het zevende hoofdstuk) waar deze verantwoording kan worden aangetroffen.

276 Voorstellen in verband met het toepassingsgebied

De invoering van een regel van objectieve aansprakelijkheid is hoger in de eerste plaats afgewezen als onverenigbaar met de eis van gelijkbehandeling van verkeersslachtoffers met gelijke noden. Het ligt dan ook voor de hand, dat wij ons door deze gelijkheidseis lieten leiden bij

het bepalen van het personeel toepassingsgebied van de verkeersverzekering : allen die schade oplopen naar aanleiding van een ongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken hebben recht op de verzekeringsprestaties, ongeacht de omstandigheden van het ongeval en ongeacht de hoedanigheid (bestuurder, passagier, voetganger, fietser)

(213) waarin aan het verkeer werd deelgenomen. Het lijkt ons dat vlug eensgezindheid kan worden bereikt over de gegrondheid van dit uitgangspunt, dat we bijvoorbeeld delen met TUNC, BLOEMBERGEN en de meeste Duitse en Britse auteurs die voorstellen formuleerden naar het vierde model, en verder met de Zweedse, Amerikaanse en Canadese wetten en projecten. Het breed trekken van de kring van aanspraak-gerechtigden houdt verband met ^{het}afwijzen van de elementen fout en risico als grondslagen voor een verkeersschade-recht : inzake autoöngevallen is geen onderscheid te maken tussen categorieën die het risico scheppen en andere die het ondergaan, en het is juist uit de gezamenlijke aanwezigheid van motorrijtuigen, fietsers en voetgangers, dus van alle weggebruikers in hun dynamische totaliteit dat het niet geheel uit te schakelen verkeersrisico ontstaat; allen zijn ze opgenomen in een globale verkeerssituatie

(192-194, 274) die door de beweging van allen gevaren schept voor allen.

Het toepassingsgebied is wel beperkt tot schade uit ongevallen waarbij een motorrijtuig is betrokken. Hoe begrippen als ongeval, motorrijtuig en betrokkenheid dienen gedefinieerd is voor ons een vraag van minder belang die vooral een praktisch antwoord moet krijgen dat zo weinig mogelijk ruimte mag laten voor betwisting; bij het oplossen ervan wordt dan ook best rekening gehouden met de ervaring van de rechtspraak bij het hanteren van dergelijke begrippen in de ons omringende landen. Wel zouden we aanbevelen voor de betrokkenheid van een motorrijtuig bij een ongeval niet het criterium te stellen van een rechtstreeks contact met het slachtoffer, wil bijvoorbeeld de fietser niet uitgesloten worden die valt bij

een poging een auto te ontwijken.

Merkwaardig is dat in de onderzochte buitenlandse voorbeelden (behalve Frankrijk en Luxemburg) of hervormingsvoorstellen en in de literatuur nooit wordt stilgestaan bij de vraag of slachtoffers van ongevallen waarbij alleen fietsers zijn betrokken niet op dezelfde wijze dienen beschermd als de slachtoffers van het gemotoriseerd verkeer. Ons lijkt het technisch doenbaar slachtoffers van fietsongevallen volgens dezelfde beginselen te moeten te komen als slachtoffer van autoongevallen. Het is echter de vraag of de politieke wil daartoe aanwezig is, vooral aangezien fietsers volgens de statistieken beduidend minder gevaarlijk zijn dan door een motor aangedreven vervoermiddelen en het vlug als asociaal zou worden aanvoeld fietsers te verplichten een verkeersverzekering te laten afsluiten en te betalen - al zou juist tengevolge van het groot aantal fietsen en hun relatief geringe risicograad de premie onbeduidend zijn.

Veel fundamenteler is de vraag, of de gelijkheidseis beperkt mag blijven tot de kring van verkeersslachtoffers en of ze geen uitgangspunt moet zijn voor een bredere hervorming, die voor slachtoffers van andere ongevallen en zelfs van ziekten wil innoveren en waarvan het eindpunt de overname is op het ganse veld van de persoonsschade van de vergoedende taak door de sociale verzekeringen, die alleen bij machte zijn voor gelijke noden zonder uitzondering gelijke voorzieningen te treffen - zodat een specifieke verkeersverzekering ontwerpen halfslachtig is en neerkomt op een onverantwoord halthouden op de weg naar

(208) een ondubbelzinnig eindbeeld. Hoger is de plaats gesitueerd van de verkeersverzekering tegen de achtergrond van de algemene sociale verzekeringen en voorzieningen; omdat de vraag in wezen een beleidsvraag is, wordt ze hier nog in het kort behandeld. Aan de fundamentele grondheid van de gelijkheidseis, begrepen als de eis voor gelijke noden gelijke voorzieningen te treffen omdat anders handelen vanuit het standpunt van het slachtoffer discriminerend voorkomt, valt niet te tornen. De verwezenlijkingkans ervan is in de huidige omstandigheden - en zoals uit ervaringen in het buitenland is gebleken - zeer gering, zeker als de eis in al zijn consequenties

wordt gesteld en het afrekenen met de causaliteit niet alleen op het zuiver fysische vlak maar ook daarbuiten wordt gesteld (bv. de gedachte aan een algemene loonder-
 (209-210) vingsverzekering, zowel bij arbeidsongeschiktheid als bij werkloosheid). Ons lijkt het dat de inspanningen van de wetgever zich in de komende jaren tegelijk op een dubbel vlak dienen te situeren : in een eerste streven moet door de uitbouw van sociale verzekeringen en voorzieningen werk gemaakt van de realisatie van de gelijkheidseis op het niveau van een basisbescherming, over de omvang waarvan politiek te beslissen valt. In een tweede streven moet tegelijk ingegaan worden op de vraag "naar meer", dus naar een vollediger vergoeding die met de integrale schadeloosstelling van het burgerlijk recht te vergelijken valt, en dit op domeinen waar ruimere financieringsmiddelen voorhanden zijn en de nood aan hervorming bijzonder dringend is. Verkeersongevallen vormen zo een probleemgebied, waar wachten met hervorming onder voorwendsel dat op een breder front dient gewerkt het instandhouden van menselijk leed betekent en waar het beginsel van oplossing onder de vorm van de verplichte motorrijtuigenverzekering reeds aanwezig is, maar alleen volgens andere beginselen dient georganiseerd. Daarbij zal dan steeds voor ogen dienen gehouden, dat de nieuwe verkeersverzekering het karakter draagt van een tussenstadium op weg naar een voorhandsonbereikbaar einddoel, en dus een bredere hervorming niet in de weg staat maar
 (213) bevordert.

277 Voorstellen in verband met de omvang van de verzekeringsprestaties

Aan het einde van het vorig nummer is een begin van antwoord gegeven op de zeer belangrijke en ditmaal meer omstreden vraag naar het niveau van de vergoedingen voor persoonsschade die op de geschetste no-fault grondslag worden toegekend. Deze verzekeringsprestaties mogen

niet gericht zijn op het verlenen van een basisbescherming (Basic Protection) maar op een volwaardige met de burgerrechtelijke schadeloosstelling te vergelijken vergoeding; of anders gesteld : ze moeten hoog genoeg zijn om ieder beroep op de aansprakelijkheidsformule overbodig te maken, ook bij zware fout; of nog anders : de verkeersverzekering moet aansturen, niet op een combinatie van aansprakelijkheids- en verzekeringsbeginsel, maar op een vervanging van het eerste door het tweede. Deze optie behoort tot de belangrijkste van deze verhandeling - wat reeds in het eerste deel tot uiting kwam door de behandeling in twee afzonderlijke hoofdstukken van de voor de rest gelijklopende modellen van de Noordamerikaanse Basic Protection Plans enerzijds, van de exclusieve verkeersverzekeringen anderzijds, zoals voorgesteld (ondermeer) door TUNC, Von HIPPEL, GÜLLEMANN, ELLIOTT en STREET en in wetten omgezet in Zweden, Israël en straks in Québec.

- (241) De keuze "subsidiaire of exclusieve verkeersverzekering" impliceert een uitspraak over de draagwijdte die aan het no-fault beginsel in het verkeer dient gegeven, en dus meteen ook over de rol die foutbeschouwingen in dezelfde context nog te spelen hebben. Ze raakt dus de kern van deze verhandeling. En dient hier vastgesteld dat ten gunste van de combinatieformule (de subsidiaire verkeersverzekering) een aantal pragmatische beschouwingen spelen, die haar kansen van verwezenlijking vergroten : bij een
- (242) dergelijk stelsel hebben de slachtoffers, zo lijkt het, alleen maar te winnen. Ze kunnen steeds proberen de fout van een derde te bewijzen en langs de aansprakelijkheid volledige schadeloosstelling te ontvangen; en als ze falen kunnen ze terugvallen op de basisbescherming van de verkeersverzekering, die ook een ruggesteun vormt bij het procederen. In België gaan de suggesties van DALCQ een heel eind in die richting, al steunt de basisbescherming er, anders dan in de U.S.A., op twee pijlers : een

ongevallenverzekering op het hoofd van de bestuurder, een objectieve aansprakelijkheid ten gunste van andere slachtoffers - die beide recht geven op begrensde uitkeringen welke steeds kunnen aangevuld worden langs de vertrouwde kanalen.

Ondanks de grote ook politieke aantrekkingskracht van de combinatieformule wijzen we een subsidiaire verkeersverzekering van de hand als dubbelzinnig, overdreven kost-

(245) lijk en anachronistisch. Dubbelzinnig vooreerst, omdat het onlogisch is als uitgangspunt voor hervorming de ontoereikendheid van de schuldaansprakelijkheid te nemen, en dan de ernstigste schadegevallen (die de basisbescherming overschrijden) buiten de hervorming te laten vallen en verder door de aansprakelijkheid te doen beheersen. Overdreven kostelijk verder, omdat als de aansprakelijkheid al was het maar voor een deel van de schade blijft voorbestaan, deze verzekerd zal worden wat ingaat tegen de opzet, onrechtstreekse zoveel mogelijk door rechtstreekse verzekering te vervangen. Anachronistisch tenslotte, omdat het verlenen van een basisbescherming een opdracht is voor de algemene sociale verzekeringen en voorzieningen die op dit niveau de gelijkheidseis moeten verwezenlijken in afwachting van de realisatie ervan op een hoger niveau en het dus niet opgaat de toepassing van een verzekering die op basisbescherming is gericht tot het domein van de verkeersongevallen te beperken.

De recente ontwikkelingen in de Noordamerikaanse no-fault verzekeringswetten doen een argument te meer aan de hand om de exclusieve verkeersverzekeringen te zien, zonder nog de omweg van subsidiaire verkeersverzekeringen te moeten maken. De verzekeringsprestaties moeten dus te vergelijken zijn met de burgerrechtelijke schadeloosstelling, zonder dat het als een dwingende plicht moet worden beschouwd juist dezelfde opvattingen te huldigen over schade en schadeloosstelling. De context is hier immers grondig anders dan in aansprakelijkheidsverband. Daar

- gold dat in de klassieke tweepolige relatie aan de eis van vergeldende rechtvaardigheid pas was voldaan als de onschuldige in alle opzichten in de toestand was gebracht waarin hij zonder het optreden van de schuldige zou hebben verkeerd, zonder dat een middenweg bestond tussen beider belangen. In verzekeringsperspectief staat de gedachte voorop van een verdelende rechtvaardigheid, die streeft naar een optimale verdeling van schaarse vergoedingsmiddelen over onbeperkte behoeften, en waarbij belangrijker is dat niemand het gevaar loopt niet of onvoldoende vergoed te worden dan dat enkelen de kans krijgen integraal te worden schadeloosgesteld - een solidariteitsgedachte die blijkens opiniepeilingen onder het
- (251) volk leeft. Het streven naar maximale slachtofferbescherming dient dus in overeenstemming gebracht met een zuinigheidseis bij de besteding van de schaarse vergoedingsmiddelen eens het punt is bereikt waarop, sociaal en politiek gesproken, de premielast niet meer kan worden verzwaaard. Daarmee is meteen gezegd dat in elk geval de uitwassen dienen geweerd waartoe de rechtspraak inzake
- (247) artikel 1382 B.W. aanleiding heeft gegeven. De nieuwe verkeersverzekering kan zich in ons land niet veroorloven zoals de Zweedse verkeersongevallenwet eenvoudig te verwijzen naar de burgerrechtelijke noties over schade en schadeloosstelling. Het beginsel van de integrale schadeloosstelling moet overeind blijven, maar de toepassing ervan dient aangezuiverd, in de zin aangegeven door TUNC : "Dans le projet il n'est pas question véritablement de limiter la réparation. Nous ne chercherons pas à rejeter des chefs réels d'indemnisation, nous cherchons simplement à indemniser exactement - peut-être un peu étroitement, mais en couvrant au moins
- (115) l'essentiel du préjudice réparable".

Deze beginselen in verband met het niveau van de no-fault verzekeringsprestaties voor persoonsschade - meer dan alleen een basisbescherming, maar niet noodzakelijk evenveel als door de geldende rechtspraak wordt toegekend on-

der het aansprakelijkheidsregime - dienen thans geconcretiseerd.

(248) (a) Vooreerst moet het toekomstig verkeersongevallenrecht, in het spoor van nagenoeg alle moderne verkeersongevallenwetten en hervormingsvoorstellen, terugbetaling voorzien van alle verantwoorde kosten gedaan voor gezondheidszorgen in de brede betekenis, dus met inbegrip van de revalidatie. Het is aangewezen geen andere beperking op te leggen dan het verantwoord zijn van de uitgaven, een voorwaarde die bij betwisting door de rechter kan worden geïnterpreteerd. Andere limieten zijn niet op hun plaats, ook al gezien de voorrang die aan herstelacties dient gegeven : ze zullen door een aanbod van goederen en diensten een werkelijke terugkeer verwezenlijken naar de hypothetische onbeschadigde toestand en verhinderen dat het schadeveld voor de toekomst groter wordt. Ook andere uitgaven (zoals begravenis- en vervoerkosten) worden terugbetaald zolang ze verantwoord lijken.

(249) (b) Inkomensschade uit arbeidsongeschiktheid, verlies van extra-agorale nuttigheid en overlijden dienen gecompenseerd door inkomensvervangende uitkeringen. Het lijkt dat door een verkeersongevallenwet geen andere richtlijnen dienen gegeven dan die van de schadebegroting in concreto en van de integraliteit van de vergoeding. Nauwkeurige richtlijnen geven zoals sommige no-fault wetten in de Verenigde Staten, het wetsvoorstel in Québec en de Nieuwzeelandse ongevallenwet doen (door bijvoorbeeld het referteloon te omschrijven en aan te geven tegen welk percentage van dit basisloon de uitkeringen dienen berekend) riskeert in individuele gevallen arbitrair uit te vallen. De rechtspraak kan worden opgedragen bij de vaststelling van de schadevergoeding nauwkeuriger tewerk te gaan dan ze gewoon is te doen, wat hoger aan de hand van voorbeelden is geïllustreerd. Tenslotte kan niet voorbijgegaan worden aan het feit dat nagenoeg alle onderzochte ontwerpen de voorkeur geven aan periodieke uitke-

ringen, die in veel gevallen dan nog herzien kunnen worden, boven de uitbetaling van een kapitaal.

Op één punt verkiezen we in te gaan tegen de meeste buitenlandse voorbeelden en hervormingsvoorstellen : waar deze weigeren rekening te houden met het gedeelte van het inkomen dat een bepaald meestal wel hoog gesteld plafond overschrijdt. Niet dat we de bedoeling niet kunnen begrijpen : de verkeersverzekering van de zware risico's te ontlasten en personen met een hoog inkomen zelf de nodige voorzieningen laten treffen ter beveiliging ervan zonder op de solidariteit van de automobilisten te mogen rekenen. Maar dezelfde doelstelling zouden we, zij het op een minder drastische wijze, langs een andere weg willen bereiken : door de verzekeringnemende eigenaar op het ogenblik van het contracteren te laten bepalen of zijn inkomen zoals voor andere verkeersslachtoffers onbegrensd dan wel voor een bepaald overeengekomen deel in aanmerking zal worden genomen (in dit laatste geval zal de premie natuurlijk lager liggen). Van deze tweede mogelijkheid zal hij eventueel alleen gebruik mogen maken als zijn inkomensschade reeds elders (bijvoorbeeld door het afsluiten van een ongevallen- of levensverzekering van het klassieke type) in afdoende mate is verzekerd, zodat het zinloos voorkomt hem te verplichten hetzelfde risico ditmaal alleen voor verkeersongevallen een tweede maal te laten dekken. De gevolgen van zijn keuze zouden daarenboven alleen spelen als hij gewond of gedood wordt terwijl hij zich als bestuurder of passagier in zijn eigen motorrijtuig bevond. Aangezien personen met een hoog inkomen meestal in die hoedanigheid aan het verkeer deelnemen en vaak op eigen initiatief los van het verkeersrisico een ongevallen- of levensverzekering hebben afgesloten, zal ons voorstel de hoger aangegeven doelstelling van ontlasting van de verkeersverzekering van de zwaarste risico's misschien beter bereiken dan door de elders voorgestelde algemene plafonering, die wil ze aanvaardbaar

zijn alleen de hoogste inkomstencategorieën kan treffen, terwijl de optiemogelijkheid die wij voorstellen aan alle verzekeringsnemers kan worden aangeboden.

- (250) (c) De beperking van de verzekeringsprestaties zal vooral moeten slaan op de extrapatrimoniale schade. Niet dat pijn en smarten of genegenheidsgemis voor ons geen reële schadeposten zijn of dat vergoeding ervan niet van dezelfde aard is als vergoeding van inkomensschade : we beseffen wel degelijk voor een verlies te staan dat kan worden goedgeemaakt, zij het alleen fictief door het verschaffen van Ersatz-goederen in de plaats van het verloren goed. Onze motieven zijn eerder van pragmatische aard : als in een model van verdelende rechtvaardigheid de zuinigheidseis oplegt ergens te beperken, dan is het best dit te laten gebeuren op een domein waar de schade, alhoewel reëel aanwezig, het moeilijkst adequaat te begroten is en de vergoeding steeds een symbolisch karakter vertoont. Een verkeersongevalwet moet de vergoeding van extrapatrimoniale schade beperken tot gevallen waar de pijn of smart bijzonder hevig en langdurig is, en door de eisende partij persoonlijk is geleden (dus geen morele schade ^{ex} à haerede).

278 Voorstellen in verband met de organisatie van een rechtstreeks verzekeringsverband; met de aanduiding van de vergoedingsplichtige verzekeraar

Of de uitvoering van een verkeersverzekering toevertrouwd moet blijven aan de commerciële verzekeringsbranche dan wel in handen dient gegeven van een gecentraliseerde Rijk dienst is een vraag die strikt genomen buiten de belangstellingssfeer van deze verhandeling valt : ze beschikt immers over te weinig elementen om een keuze te maken tussen de traditionele argumenten voor en tegen deprivatisering. Wel kan uit het rechtsvergelijkend deel worden besloten dat in landen waar over de verhouding private/sociale verzekering ongeveer wordt gedacht zoals in België ook bij het invoeren van een

verkeersverzekering de voorkeur is blijven gaan naar private verzekeringsmaatschappijen. In het licht van de Belgische traditie is deze oplossing de meest waarschijnlijke, zeker omdat de verkeersverzekering ook zaakschade bestrijkt en deze anders dan persoonsschade helemaal buiten de belangstellingssfeer van de van overheidswege beheerde verzekeringen valt.

Maar nog eens : de beslissing, die ten dele een politieke beslissing is, komt aan anderen toe. Onze taak is het, een juridisch kader te scheppen waarin ook plaats kan zijn voor het naast elkaar bestaan van meerdere private verzekeringsmaatschappijen. Dit eist ondermeer een antwoord op de vragen, wie tot verzekeringsnemen wordt verplicht en tot welke verkeersverzekeraar het slachtoffer zich moet wenden.

Op geen van beide punten vonden we in de literatuur redenen om in te gaan tegen het traditioneel organisatiemodel dat door verreweg de meeste verkeersverzekeringen werd voorgesteld of toegepast en dat als volgt kan worden samengevat : de eigenaar van een motorrijtuig is verplicht een motorrijtuigenverzekering af te sluiten en de premies te betalen; verzekerd zijn alle slachtoffers die schade oplopen n.a.v. een ongeval waarbij dit motorrijtuig is betrokken; de inzittenden (bestuurder en passagiers) moeten hun aanspraak richten tot de verzekeraar van het

(232) motorrijtuig waarin ze zich op het ogenblik van het ongeval bevonden, en dit zowel bij one-car als bij multi-car accidents; voetgangers en fietsers kunnen hun vordering alleen instellen tegen de verzekeraar van het aanrijdende motorrijtuig.

Als opwerping tegen dit traditioneel organisatiemodel zal door sommigen worden gezegd, dat het in slechts weinig gevallen het verkeersslachtoffer in verbinding stelt met een verzekeraar waarmee hijzelf heeft gecontracteerd en dat het dus te weinig ruimte laat voor de verhouding

producent/cliënt, met alle voordelen vandien : van de ene kant zal opgetreden worden vanuit een zorg voor dienstverlening, van de andere kant zal minder neiging bestaan tot overdrijving, bedrog, misbruiken en stellen van overdreven eisen, wat een vlugge afwikkeling van de schade tegen lage administratieve en psychologische kosten moet mogelijk maken. In ons voorstel is de verhouding producent/cliënt (de relatie van het insurer-related type) slechts in één geval aanwezig : als de verzekeringnemende eigenaar gewond wordt terwijl hij zich als bestuurder of als passagier in zijn eigen motorrijtuig bevindt. Het zou nochtans verkeerd zijn aan te voeren, dat we in alle andere gevallen de voordelen uit handen hebben gegeven die geboden werden door de overgang van een onrechtstreeks naar een rechtstreeks verzekeringsverband - een overgang die we in nummer 274 juist zo belangrijk vonden. Om te beginnen is het een vooruitgang dat alle slachtoffers (dus ook de aangereden voetgangers of fietsers) rechtstreeks met een verzekeraar, zij het dan niet hun eigen verzekeraar, in verbinding worden gesteld en niet meer de omweg moeten maken langs een aansprakelijk te stellen enkeling; op slag wordt de schadeafwikkeling minder antagonistisch en conflictueus. En verder zullen de inzittende slachtoffers die niet de verzekeringnemende eigenaar van het motorrijtuig zijn, meestal wel tot diens familie, vrienden-, kennissen- of werkring behoren, die door hem vervoerd worden of aan wie hij zijn voertuig had uitgeleend. We maken ons sterk dat in dat geval hun relatie tot de verzekeraar dicht bij een relatie van het insurer-related type zal aanleunen : de verzekeraar zal er immers alle belang bij hebben de verhouding tot zijn cliënt-verzekeringnemer niet in het gedrang te brengen door personen die hem nauw aan het hart liggen

(230) te ontstemmen (1).

(1) Als alternatief op dit voorstel is de in nummer 86 toegevoegde oplossing, dat elke eigenaar van een motorrijtuig en dus verzekeringsnemer, zich tot zijn eigen verzekeraar moet wenden ongeacht de hoedanigheid waarin de schade is opgelopen, niet voorhands uit te sluiten.

- Dat ook bij botsingen tussen meerdere motorrijtuigen de inzittenden zich elk moeten wenden tot de verzekeraar van het motorrijtuig waarin ze zich bevonden blijkt een bijzonder probleem te stellen. Bij aanrijdingen tussen zwaardere en lichtere motorrijtuigen (bijvoorbeeld tussen een vrachtwagen en een personenwagen, of nog tussen een wagen en een motorfiets) lopen de inzittenden van het eerste voertuig veel minder kans (ernstig) gewond te raken dan de inzittenden van het tweede. De verzekeringspremie zou dan ook in het eerste geval veel hoger zijn, wat binnen de groep van de gemotoriseerde verkeersdeelnemers een ongelijkheid kan creëren ten voordele van het zwaar verkeer. Dit is door veel opstellers van hervormingsvoorstellen en wetgevers als asociaal beschouwd. Deze opvatting kunnen we bijtreden - al mag niet uit het oog worden verloren dat de premie niet alleen het risico reflecteert dat de inzittenden lopen, maar ook het risico dat door het gebruik van het motorrijtuig voor niet-inzittenden (voetgangers en fietsers) ontstaat, en dit risico zal bij zwaardere motorrijtuigen wel groter zijn dan bij lichtere, zodat de ene ongelijkheid wel gedeeltelijk de andere zal compenseren. Blijft de ongelijkheid volgens de actuariële berekeningen toch nog te groot om sociaal aanvaardbaar te zijn, dan moet gegrepen worden naar één van de twee oplossingen die in het eerste deel van de verhandeling werden voorgesteld. Vooreerst is er
- (116) de techniek voorgestaan door TUNC, die de verlieslast onder de prestatieverlenende verzekeraars wil laten verdelen volgens het criterium van de "kracht" van de motorrijtuigen waarop ze betrekking hebben. Daarnaast is er
- (134) de oplossing die in de Zweedse en in de meeste Noordamerikaanse verkeersongevallenwetten wordt aangetroffen, en waarbij tussen alle verzekeraars de schadelast verdeeld wordt overeenkomstig de fouten van de bestuurders en eventueel de gebreken van de verzekerde motorrijtuigen. Het foutcriterium komt dus opnieuw aan bod, niet wat de rechten van de gelaedeerde betreft voor wie in elk geval reeds is

tussengekomen, maar in een later stadium naar aanleiding van de vraag in welke mate de verkeersschade definitief door elk van de verzekeraars dient gedragen. Men zal opmerken dat van deze werkwijze de gemotoriseerde verkeersdeelnemers onrechtstreeks wel nadeel kunnen ondervinden omdat als de schuldvraag tussen de verzekeraars aanleiding geeft tot betwistingen, ze daarvan de weerslag kunnen gewaarworden op het bedrag van de premie. Als de Zweedse oplossing wordt voorgestaan, dient erover gewaakt dat discussies tussen de verzekeringsmaatschappijen in de mate van het mogelijke worden uitgeschakeld, bijvoorbeeld door hen ertoe aan te zetten overeenkomsten af te sluiten over de verdeling van de schadelast in bepaalde, veel voorkomende ongevalssituaties en door ze voor de rest te verplichten de overblijvende betwistingen door arbitrage te laten beslechten. Aangezien au départ elk van de verkeersverzekeraars ongeveer evenveel kans heeft als winnen of als verliezende partij te komen uit een "objectieve begeling van de schuldvraag aan de hand van situatieschetsen", is te verwachten dat ze zich vlug bij de overeenkomsten zullen neerleggen.

279 Voorstellen in verband met zaakschade

Nog een andere hoofdstelling van deze verhandeling is dat zaakschade door een verkeersverzekering grondig anders behandeld moet worden dan persoonsschade, waarover tot dusver is gehandeld. Voor die ongelijkbehandeling zien (255) we twee duidelijke redenen. Ten eerste is er de beschouwing van praktisch-financiële aard, dat no-fault dekking van het ganse veld van de zaakschade volgens dezelfde "genereuse" beginselen als de persoonsschade de verzekering te duur dreigt te maken. Bij schaarste aan vergoedingsmiddelen dient de solidariteit gericht op de schade die het gemakkelijkst leidt tot sociaal onaanvaardbare gevolgen, dus op menselijke integriteitsschending eerder dan op zaakbeschadiging. Ten tweede en vooral spelen ook overwegingen i.v.m. de ongevallenpreventie. Bij zaakschade

zijn de andere dan juridische stimulansen tot voorzichtigheid veel minder sterk dan voor persoonsschade, waar ze verband hielden met drang naar zelfbehoud, angst om te doden of te kwetsen of om gedood of gewond te worden (zie nr. 190). Zaakbeschadiging daarentegen geeft doorgaans minder aanleiding tot gevoelens van die aard en tot innerlijke weerstand, kan gebeuren met weinig of geen risico's voor de schadeverwekker (bv. bij parkeermaneuvers) en kan gemakkelijker verborgen blijven. Om die reden lijkt het punt waarop overeenstemming dient bereikt tussen de doelstellingen van slachtofferbescherming en ongevallenpreventie zich elders te situeren voor zaak- dan voor persoonsschade.

Tussen zaakbeschadiging en menselijke integriteitsschending bestaan wel degelijk principiële verschilpunten, zoals vooral onderstreept door de Duitse auteur SCHAFER. Deze beschouwingen moeten ons leiden bij onze keuze tussen de bonte verscheidenheid van mogelijkheden, door de buitenlandse voorbeelden en hervormingsvoorstellen geboden. Wat we voorstellen is een op de Zweedse verkeersongevallenwet geïnspireerd en merkwaardig compromis tussen drie extreme oplossingen : de eerste die alleen in de verbeelding van een aantal auteurs bestond maar in de praktijk nergens wordt aangetroffen en die zaakschade door dezelfde beginselen wil laten beheersen als persoonsschade; de tweede die zaakschade door een no-fault verkeersverzekering noch door een aansprakelijkheidsbeginsel wil laten opnemen en dus laat liggen waar ze viel, als door de gelaedeerde geen eigen voorzieningen zijn getroffen; de derde die zaakschade zoals voorheen onder een aansprakelijkheidsregime laat ressorteren.

- (256) Onze keus is zoals gezegd die van de Zweedse verkeersongevallenwet van 1976. Uitgangspunt is hier dat een onderscheid dient gemaakt tussen schade toegebracht aan een motorrijtuig zelf en daardoor vervoerde goederen en schade aan andere zaken (zoals fietsen, klederen van slacht-

offer, dieren, bomen, muren, garagepoorten, treinen bij overwegongevallen). Voor de tweede soort schade ligt de regeling dicht bij die van de persoonsschade : ook hier verleent de verzekeraar van het aanrijdend voertuig zijn tussenkomst zonder dat een fout moet worden aangetoond. De tweede juist aangegeven bezwaren spelen hier minder sterk : de financiële meerlast voor dat soort schade zal voor een no-fault verzekering niet veel hoger liggen dan onder een aansprakelijkheidsverzekering van het bestaande type, aangezien de bestuurder meestal toch in fout zal zijn geweest, en de schade wordt meestal opgelopen in omstandigheden die tevens tot persoonsschade hebben geleid of hadden kunnen leiden en waar dus voldoende prikkels tot voorzichtigheid bestonden. Vanzelfsprekend zal, steeds in de lijn van het Zweedse voorbeeld, niet tussengekomen worden voor schade aan goederen die eigendom zijn van de verzekeringnemer : wie 's avonds bij het binnenrijden van zijn wagen zijn garagepoort beschadigt, zal geen recht hebben op verzekeringsprestaties.

Voor de andere zaakschade, die aan de motorrijtuigen zelf en de vervoerde goederen, moet een aansprakelijkheidsregime blijven spelen en de schade dus blijven liggen waar ze viel tot de gelaedeerde de fout van een derde of een gebrek aan diens motorrijtuig kan bewijzen. Deze regel kan worden verzacht door een objectivering in de meest voorkomende hypothese van blikshade : die welke is opgelopen bij botsing tussen twee of meerdere motorrijtuigen. Deze objectivering zou dan bijvoorbeeld kunnen inhouden, dat de aansprakelijkheid in beginsel in gelijke delen over de ongevalspartijen wordt verdeeld zolang geen andere verdeelsleutel wordt opgelegd door de schuld van een ervan of zelfs meer algemeen door de "ongelijke bijdrage van de voertuigen tot de schadeverwezenlijking", zoals in Zwitserland geldt voor persoonsschade opgelopen bij botsingen en in de Conventie van Straatsburg voor alle schade. De voorgestelde oplossing voor zaakschade zou meer dan

op het eerste zicht lijkt een innovatie betekenen in vergelijking met het geldend recht : een deel van de zaak-schade (de andere dan blikshade) wordt no-fault verzekerd en als de objectivering in de lijn van de Conventie van Straatsburg wordt voorgestaan, wordt een ander deel (de blikshade opgelopen bij multi-car accidents) als de benadeelde niet zelf schuldig was in elk geval voor een deel vergoed. Voor zover het schuld criterium nog wel speelt, kan de afwikkeling van de schade minder conflictueus en tijdrovend worden gemaakt door een ruimer beroep op de R.D.R. regeling, wat een nieuw element van objectivering is.

Voor zover nodig weze in herinnering gebracht dat de beste oplossing voor blikshade nog steeds dient gezocht in de richting van een verruimd beroep op de rechtstreekse verzekering van het insurer-related type voor zaakschade (de zogenaamde casco-verzekering) mits garanties i.v.m. de ongevallenpreventie. Wat voorafgaat wil aan deze e-videntie geen afbreuk doen. Alleen komt het sociaal niet verantwoord voor een verzekering van dit type rechtstreeks of onrechtstreeks verplicht te stellen. Van de verzekeringswereld zouden de nodige initiatieven moeten uitgaan om het aangaan van cascoverzekeringen aantrekkelijker en goedkoper te maken.

280 Voorstellen in verband met de ongevallenpreventie

Bij de uitstippeling van een verkeersverzekering kan noch mag voorbijgegaan worden aan oogmerken van ongevallenpre-
(258) ventie. De soms aangetroffen theorie, dat een vergoedingsrecht uiteraard alleen gericht moet zijn op de lotsverbetering van verkeersslachtoffers en doelstellingen van preventie en repressie met gerust gemoed volledig aan het strafrecht mag overlaten, miskent de werkelijkheid : zoals ondermeer door CALABRESI overtuigend aangetoond, werkt een vergoedingsrecht in een groot aantal van haar beschik-

kingen die ingegeven kunnen zijn door de meest uiteenlopende doelstellingen, noodzakelijk preventief of anti-preventief, dus ook zonder dit te bedoelen en bijgevolg onbewust. Waar het dus op aankomt is, inzicht te krijgen in de krachten die binnen een verzekering een weerslag kunnen hebben op het zich voordoen van ongevallen, en deze krachten aan te wenden ten goede. In dit opzicht moeten naar onze overtuiging met een no-fault betere resultaten kunnen worden bereikt dan met een aansprakelijkheidsstelsel (de combinatie van een in de praktijk verregaand geobjectiveerde schuldaansprakelijkheid en een aansprakelijkheidsverzekering) zoals dat op onze dagen reilt en zeilt. Wel lijkt het wenselijk (om de in het vorig nummer aangegeven reden) zaakschade of minstens blikshade te laten beheersen door een aansprakelijkheidsregime waarin de fout nog een rol speelt, zodat de verkeersdeelnemers in elk geval een financieel belang hebben bij het vermijden

- (255) van ongevallen. Inzake persoonsschade daarentegen speelt de financiële prikkel (de enige die van een vergoedingsrecht kan uitgaan) nog slechts overwegend een subsidiaire rol naast de strafrechtelijke aansprakelijkheid en (vooral) andere niet-juridische stimulansen tot voorzichtigheid.
- (262) Vandaar volgende voorstellen : de uitsluitingsgronden dienen restrictief opgevat en zijn sociaal slechts verantwoord als het uitgesloten slachtoffer kan terugvallen op een basisbescherming die van haar kant geen gevallen van uitsluiting kent (1). Een verhaal van de prestatieverlenende verkeersverzekeraar tegen de zwaar schuldige schadeverwekker moet in meer gevallen mogelijk zijn, op voorwaarde dat de dader n.a.v. het ongeval een strafrechtelijke ver-

(1) Concreet zou dit de afschaffing betekenen van artikel 70 § 3, b W.Z.I.V., dat uitsluiting van prestaties van de ziekteverzekering voorschrijft indien de schade veroorzaakt is door de "zware fout" van de rechthebbende zelf (zie nr. 42).

oordeling van een bepaalde graad heeft opgelopen en dat het verhaal dan nog niet automatisch intreedt noch noodzakelijk op het geheel van de uitgekeerde bedragen slaat, en mits bij het opleggen van de sanctie ook rekening wordt gehouden met de gevolgen ervan op de bestaanszekerheid van de dader zelf en van zijn gezinsleden.

De premie moet zo veel mogelijk geïndividualiseerd zijn door veilig verkeersgedrag te belonen en op te lopen bij onvoorzichtigheid, roekeloosheid of lichtzinnigheid maar ook bij onoplettendheid, verstrooidheid en onhandigheid - en dus t.a.v. vergissingen de opvoedende rol spelen van waarschuwing en bewustmaking van de risico's die aan het autorijden verbonden zijn en van de grenzen

(263) van elkeens bekwaamheid. En tenslotte gaat volgens de kostenallocatieleer van een organisatie-model zoals ge-

(260) schetst in het vorig nummer een general deterrence uit : door gevaarlijke activiteiten systematisch te belasten met (minstens een deel van) de ongevalskosten die ze veroorzaken -in casu : door de premieplicht in eerste instantie op het gemotoriseerd verkeer te leggen) wordt ongevallenvermijdend gewerkt, omdat langs die weg en door het spelen van de gewone economische wetten gevaarlijke activiteiten duurder worden en voor de rechtsgenoten dus minder aantrekkelijk, en als reactie door degenen die bij die activiteiten belang hebben (in casu : de autoproducenten) stappen ondernomen worden om die activiteiten veiliger en dus goedkoper te maken.

Het verwijt dat door het loslaten van de foutaansprakelijkheid de voornaamste prikkel tot ongevallenvoorkoming wordt prijsgegeven en alleen reeds om die reden de stap naar een no-fault verzekering niet te zetten is, kan dus niet ernstig genomen worden. De term aansprakelijkheid kan immers meerdere betekenissen hebben. Ze kan vooreerst slaan op het toerekenen van de gevolgen van bepaalde handelingen aan een enkeling volgens een of ander positief-

rechtelijk omschreven beginsel, met als voornaamste oogmerk de schadelijder te helpen en zonder zich veel te bekommeren om de weerslag van de veroordeling op de schadeverwekker, die zich bijvoorbeeld gerust mag verzekeren en soms zelf verplicht wordt dit te doen, in het belang opnieuw van de gelaedeerde (aansprakelijkheid als middel tot schadetoerekening). Aansprakelijkheid kan echter ook betekenen : dat het een hoeksteen is van de morele en sociale orde dat men moet opkomen voor foutief gedrag, en dat ook de rechtsorde aan deze gedachte van een individuele verantwoordelijkheid vorm moet geven (aansprakelijkheid als middel tot beteugeling van asociaal gedrag). In haar eerste functie, dus zoals positiefrechtelijk geformuleerd in artikel 1382 B.W., heeft de aansprakelijkheid in het verkeer afgedaan; in het zesde hoofdstuk is uitvoerig aangegeven waarom de fout hier geen hechte grondslag meer vormt voor verliesverschuiving en waarom het halsstarrig blijven combineren in een enkele formule van vergoedend en preventief doel tot conflicten leidt waarvan de oplossing inzake verkeersongevallen niet, zoals op andere domeinen, binnen de tweepolige relatie kan worden gevonden maar alleen door deze te overstijgen en de opdracht in verzekeringsperspectief te omschrijven als een rechtvaardige verdeling van schaarse vergoedingsmiddelen. In haar tweede, gedragsregulerende functie daarentegen heeft de aansprakelijkheidsgedachte niet aan waarde ingeboet, en het is goed dit in deze laatste bladzijden te onderlijnen : onze stelling dat de fout geen exclusieve verdeelsleutel meer mag zijn voor verkeersschade mag niet zo worden uitgelegd, dat in een toekomstig verkeersongevallenrecht voor foutbeschouwingen geen plaats meer moet zijn; wel, dat nauwkeurig moet worden nagegaan welke die plaats zal zijn. De gedachte aan een individuele verantwoordelijkheid moet sterk genoeg worden geacht om ook los van het vertrouwde kader van artikel 1382 B.W. in verzekeringsperspectief niet verloren te gaan, maar integendeel door een aangepast beleid

op cruciale punten (regeling van zaakschade, omschrijving van de uitsluitings- en verhaalsgronden, berekening van de premie) meer tot haar recht te komen dan in de verkeersaansprakelijkheid zoals die op onze dagen reilt en zeilt. Op dit punt sluiten we dus aan bij de conclusie van de Franse auteur VINEY in haar proefschrift over "le déclin de la responsabilité individuelle" : "qu'en demandant des réformes, ce n'est pas contre elle (= la responsabilité individuelle) mais pour elle que désormais l'on plaide" (1).

281 Voorstellen in verband met de financiering

Als kritiek op ons voorstel zal vaak gehoord worden dat het geen rekening houdt met de financiële implicaties. Dit verwijt is de voorstanders van een no-fault verzekering dikwijls gemaakt, soms meer als een voorwendsel om de discussie ten gronde niet te moeten aangaan, soms ook met reden omdat het gemakkelijk is genereuse voorstellen te doen als de factuur niet moet worden voorgelegd. Het verwijt zal ook ons worden gemaakt. Toch is het slechts gedeeltelijk waar dat we ons niet hebben ingelaten met de financiële implicaties van wat we voorstellen. Het is juist in zoverre we om de in nummer 272 genoemde redenen geen cijfergegevens kunnen verschaffen over de te verwachten weerslag op de premie van een verkeersverzekering naar het beschreven model. Maar het verwijt gaat niet op als het wil suggereren dat deze weerslag ons geen zorg is geweest en dat we door het breed opentrekken van het toepassingsgebied de deur hebben opengezet voor een onbeperkte uitgavenpolitiek. Integendeel hebben we een aantal maatregelen voorgesteld waarvan een kostenremmend effect te verwachten is. In de eerste plaats is een strakkere omschrijving voorgesteld van de verzekeringsprestaties, door het zorgvuldig weren van excessen maar ook en vooral door het drastisch inperken van de vergoeding voor extrapatrimo-

(1) G. VINEY, Le déclin de la responsabilité individuelle, nr. 462, blz. 385.

- (250) niale schade. Verder moet de overgang van een onrechtstreeks naar een rechtstreeks verzekeringsverband een aantal tertiary-costs uitschakelen, die met de antagonistische en conflictueuse structuur van de aansprakelijkheid
- (230) heid verband hielden. En tenslotte worden een aantal verzekeringen overbodig die naar geldend recht worden aangegaan om de meest opvallende leemten te dichten, terwijl dubbele verzekering in hoofde van de eigenaar van een motorrijtuig kan worden tegengegaan. We zijn er ons van bewust dat dit antwoord niet volstaat om het verwijt, waarvan hoger sprake, te weerleggen maar hoogstens om het af te zwakken, al wordt door de meeste auteurs niet verder gegaan. Het is weinig waarschijnlijk dat deze drie vormen van bezuiniging het kostenopdrijvend effect van de veralgemening van het toepassingsgebied zullen compenseren en dus de premie op haar huidig niveau zullen laten handhaven. Zo gezien zou de discussie zich dus moeten centreren op de vraag, of een dergelijke premieverhoging wel aanvaardbaar is. Ons inziens zit men met een dergelijke vraagstelling op een verkeerd spoor. De aangelegenheid moet veel breder worden gezien, in het licht van de verhouding tussen de verkeersverzekering en de algemene sociale verzekeringen en voorzieningen die gericht zijn op het verlenen van een basisbescherming aan alle ongevalsslachtoffers. Aan het Skandinavisch recht komt (opnieuw) de verdienste toe het verband tussen de sociale zekerheid en de aansprakelijkheid centraal te hebben gesteld in het
- (235) denken over hervorming. Met de uitbreiding zowel uitwendig (qua toepassingsgebied) als inwendig (qua prestaties) van de sociale verzekeringen en voorzieningen is gezien vanuit het standpunt van het slachtoffer het economisch belang van de aansprakelijkheid sterk afgenomen, en dus ook van de verzekering die geroepen is haar te vervangen : het is een onmiskenbaar door sociologische en economische onderzoeken gestaafd feit dat in landen als het onze waar de sociale zekerheid tot wasdom

is gekomen een groot deel van de letselschade reeds door de sociale zekerheid wordt vergoed. Zoals aangetoond in het eerste hoofdstuk toen gepolst werd naar de plaats van het Belgisch ongevallenrecht op de lijn van "faute oblige" naar "assurance oblige" is deze tenlasteneming nochtans niet definitief en wordt waar mogelijk de verlieslast door de sociale risicodrager afgeschud op de enkeling die voor het ongeval verantwoordelijk is (men denke vooral aan artikel 70 § 2 W.Z.I.V.). Het is de vraag of een dergelijk verhaalrecht moet behouden blijven in de verhouding tussen de algemene sociale verzekeringen en de verkeersverzekering. Bij het oplossen van die vraag kon weinig inspiratie worden gehaald uit de literatuur of uit de vele hervormingsvoorstellen uit het eerste deel, die deze verhouding niet of slordig behandelen en vaak zonder grondige motivering tegengestelde standpunten

- (227) innemen. Of de kosten van verkeersongevallen die ten belope van de basisbescherming door sociale risicodragers zijn opgenomen, door deze in hun volle omvang dienen afgeschud op de verkeersverzekeraar en dus op de premiebetalende automobilisten is een vraag die een maatschappelijke stellingname eist. De maatschappij kan haar redenen hebben om te oordelen dat argumenten gehaald uit de kostenallocatieleer, de general deterrence theorieën en de aan de risicoleer ontleende rechtvaardigheidsgedachte "dat aan een activiteit alle schade is toe te rekenen die ze veroorzaakt" vanuit politiek en sociaal oogmerk niet opwegen tegen de nutswaarde die verloren gaat als het gemotoriseerd verkeer duurder wordt gemaakt. Aan anderen komt het toe daarover te oordelen, aan de hand ondermeer van actuariële gegevens. Aan ons, het juridisch kader te scheppen waarbinnen de maatschappij het verkeer "subsidieert" - om een term uit de kostenallocatieleer te gebruiken; dit kan, door het verhaalsrecht van de algemene sociale verzekeringen (desnoods gedeeltelijk) af te schaffen en

de vergoeding ten belope van de basisbescherming uit sociale zekerheidsbijdragen en algemene middelen te financieren, en alleen het supplement dat door de verkeersverzekering wordt verschaft ten laste van het gemotoriseerd verkeer te leggen.

282 Samenvatting van de voorstellen

Hieronder wordt een samenvatting gebracht in een vijftiental punten van de voorstellen die zich in deze paragraaf zijn gaan aftekenen. Deze mogen zeker niet gelezen worden als geldt het wetteksten; daarvoor zijn onze voorstellen niet gedetailleerd genoeg en laten ze teveel plaats voor alternatieven. In wat volgt dient dus niet meer gezien dan een oefening om de hoofdlijnen van onze voorstellen beter te laten uitkomen - een werkwijze die ook door auteurs als TUNC, KEETON en O'CONNELL is gevolgd.

- Vanuit de doelstellingen van slachtofferbescherming noch van ongevallenpreventie is langer te verantwoorden dat de fout de exclusieve verdeelsleutel blijft voor schade opgelopen in het verkeer.
- Zou een objectivering van de verkeersaansprakelijkheid voor ons land een vooruitgang zijn, de eindoplossing zou ze toch niet brengen. Deze kan alleen gevonden worden door het aansprakelijkheidskader te doorbreken en een beroep te doen op de rechtstreekse verzekeringstechniek.
- De eigenaar van een motorrijtuig is gehouden bij een van de gemachtigde verzekeringsmaatschappijen een "verkeersverzekering" af te sluiten met de kenmerken die hierna worden opgesomd.

PERSOONSSCHADE

- Allen die schade oplopen naar aanleiding van een ongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken, hebben recht op verzekeringsprestaties voor persoonsschade, ongeacht de omstandigheden van het ongeval en dus los van de schuld-vraag, en ongeacht de hoedanigheid (voetganger, fietser, passagier, bestuurder) waarin aan het verkeer werd deelgenomen.

- Inzittende slachtoffers richten zich voor vergoeding tot de verzekeraar van het motorrijtuig waarin ze zich op het ogenblik van het ongeval bevonden. Voetgangers en fietsers wenden zich tot de verzekeraar van het motorrijtuig waardoor ze werden aangereden; zijn dat er meerdere, dan zijn de verzekeraars ervan solidair tot tussenkomst gehouden.
- Voor de berekening van de verzekeringsprestaties wordt verwezen naar de opvattingen over schade en schadeloosstelling in het leerstuk van de onrechtmatige daad. Voor kosten voor gezondheidszorgen in de brede betekenis (met inbegrip van revalidatie) en voor andere kosten gedaan naar aanleiding van het ongeval wordt tussengekomen zolang deze kosten verantwoord voorkomen. Extrapatrimoniale schade wordt enkel vergoed als deze door de eisende partij zelf geleden is en op voorwaarde dat de pijnen en smarten bijzonder hevig en langdurig zijn.
De verkeersslachtoffers hebben geen recht op andere prestaties, vergoedingen of uitkeringen, ook niet op grond van onrechtmatige daad.
- De eigenaar van het motorrijtuig kan bij het afsluiten van de verzekeringsovereenkomst of op een later tijdstip bedingen dat, voor de berekening van de inkomensvervangende uitkeringen, slechts met een bepaald gedeelte van zijn inkomen zal worden rekening gehouden, mocht hij zelf persoonsschade oplopen bij een verkeersongeval. Wil hij van deze mogelijkheid gebruik maken, dan moet hij bewijzen zijn inkomen in toereikende mate beveiligd te hebben door het afsluiten van een klassieke levens- en/of ongevallenverzekering.
- Van de verzekeringsprestaties worden geheel of gedeeltelijk uitgesloten, de verkeersslachtoffers die het ongeval door hun eigen onverschoonbare schuld (of : door bijzonder grove onvoorzichtigheid; of : door schuld die in laakbaarheid aan opzet grenst) hebben veroorzaakt (deze bepaling

veronderstelt, dat het uitgesloten slachtoffer kan terugvallen op een ziekteverzekering die van haar kant geen ontzeggingsgronden kent).

- De subrogatie van de mutualiteiten en de arbeidsongeval-
lenverzekeraars in de rechten van de verkeersslachtoffers
tegen de verkeersverzekeraars wordt (geheel of gedeeltelijk ?)
opgeheven.
- Zijn bij het ongeval meerdere motorrijtuigen betrokken,
dan wordt onder de verzekeraars uitgemaakt in welke ver-
houding de schadelast door elk van hen wordt gedragen,
waarbij ze rekening houden met de fouten die begaan zijn
door de bestuurders van de motorrijtuigen die ze dekken.
Met het oog op een vlugge afrekening sluiten ze met el-
kaar overeenkomsten die het mogelijk moeten maken de
schuldvraag gemakkelijk op lossen aan de hand van "situa-
tieschetsen". Betwistingen worden geregeld door arbi-
trage.
- Is naar aanleiding van het ongeval iemand strafrechtelijk
veroordeeld tot..., dan kan de verkeersverzekeraar een
verhaal tegen hem worden toegestaan, waarvan de omvang door
de rechter wordt bepaald, met inachtnaam van de gevolgen
van de veroordeling van de betrokkene zelf en zijn gezins-
leden.

ZAAKSCHADE

- Schade toegebracht aan andere zaken dan de motorrijtuigen
zelf en de daarin vervoerde goederen wordt vergoed volgens
dezelfde beginselen als persoonsschade, behalve als ze
eigendom zijn van de verzekeringnemer zelf of diens gezins-
leden. De eigen fout van de gelaedeerde vormt een uit-
sluitingsgrond.
- Voor schade geleden door de motorrijtuigen zelf en de
daarin vervoerde goederen wordt nooit tussengekomen

door de eigen verzekeraar van het motorrijtuig. Ze is onderworpen aan de gewone regels van het aansprakelijkheidsrecht.

- Is door het motorrijtuig zelf of door vervoerde goederen schade opgelopen naar aanleiding van een aanrijding met een ander motorrijtuig, dan wordt de aansprakelijkheid vermoed in gelijke delen bij elk van de betrokken bestuurders te liggen, behalve als de schuld van een van hen een andere verdeling oplegt. In al deze gevallen wordt de schade dan tenlastegenomen door de verzekeraar van het ander motorrijtuig.

283 Een verkeersverzekering gezien in aansprakelijkheidsperspectief

Werd reeds in de eerste twee paragrafen van het zevende hoofdstuk de hervorming van het verkeersongevallenrecht uitdrukkelijk in sociale zekerheidsperspectief gezien, dan moest tot deze laatste bladzijden worden gewacht om elementen genoeg te hebben om hetzelfde onderwerp te stellen tegen de achtergrond van een andere rechtsinstelling, de burgerlijke aansprakelijkheid of juist nog, de individuele verantwoordelijkheid - want aansprakelijkheid wijst niet alleen op een bepaalde rechtstechniek, maar is een begrip dat ook de moraal, de politiek, de theologie, de antropologie en de sociologie niet vreemd is en dat door de band die ze oproept met de gedachten aan menselijke vrijheid, aan causaliteit en aan rechtvaardigheid zeker ook tot de filosofische belangstellingssfeer behoort. Deze aspecten en vooral de filosofische achtergronden kunnen hier niet uitdrukkelijk tot voorwerp van onderzoek worden genomen - daaraan kan een gans andere en nieuwe verhandeling worden gewijd; wel vormen ze een uitnodiging om in dit nummer het onderwerp in een ruimer dan louter positiefrechtelijk perspectief te zien, op zoek naar de achtergronden en de tendenzen van de aansprakelijkheid, naar de waarden die ze oproept en de filosofische en ideologische raakpunten die ze vertoont. Daarbij kan nuttig gebruikt worden gemaakt van de bevindingen van een rechtsfilosofisch seminarie dat aan de Universiteit van Parijs II in het academiejaar 1975-1976 aan deze aspecten was gewijd en waarbij een aantal vooraanstaande civilisten als VINEY, TUNC, BATIFFOL en TERRE gevraagd werd dit standpunt in te nemen (1). Als uitgangspunt namen ze onveranderlijk, de crisis die de burgerlijke aansprakelijkheid

(1) H. BATIFFOL, "Préface"; G. VINEY, "De la responsabilité personnelle à la répartition des risques"; A. TUNC, "Le droit en miettes"; F. TERRE, "Propos sur la responsabilité civile", alle opgenomen in Arch. phil. dr., 1977 (bijzonder nummer over "La responsabilité" n.a.v. het rechtsfilosofisch seminarie over dit onderwerp aan de Universiteit te Parijs II), resp. blz. 1-4; 5-22; 31-26 en 37-44.

beleeft sinds - om redenen die in het eerste hoofdstuk uitvoerig werden aangegeven en die, kort samengevat, verband hielden met de industrialisering en verstedelijking (1) - de fout en zelfs de zeer lichte schuld als traditionele verantwoording voor de bipolaire verliesverschuiving is verdwenen en alle pogingen (ondermeer van de risicoleer) ten spijt niet kon worden vervangen. Naar een bepaalde opvatting waren de kiemen van deze crisis in feite reeds aanwezig in de individualistische structuur van de artikelen 1382 en volgende B.W., die minder ingegeven was door de filosofische overtuigingen van de codificatoren van 1804 - al was hen enige zij het onbewuste beïnvloeding niet vreemd door overleveringen uit de sfeer van het cannoniek recht en van het Ancien Droit, zoals enkele decennia voordien vertolkt door DOMAT -, dan door de feitelijke omstandigheden aan het einde van de achttiende eeuw, zoals de aard van de sociale verhoudingen die zich in een nog ambachtelijke en agrarische sfeer uitermate leenden tot betrekkingen en dus ook conflicten van bipolaire aard (2). De ideologische grondslagen kunnen in dit licht wel eens minder stevig uitvallen dan doorgaans wordt aangenomen, vooral door hen die bij het denken over verantwoordelijkheid voortdurend twee begrippen door elkaar halen die bijvoorbeeld filosofen wel onderscheiden (3). "Verantwoordelijkheid" wijst immers tegelijk op twee soorten van betrekkingen, de ene van zuiver feitelijke, de andere van morele aard.

In de eerste betekenis betekent aansprakelijkheid niet meer dan het verbinden van bepaalde gevolgen, met name een verliesverschuiving, aan een bepaalde gebeurtenis. Etnologen zullen leren dat het een verlangen van alle tijden is geweest, in een aantal gevallen afbreuk te doen aan de stoffelijke wetmatigheid dat een verlies blijft liggen waar het viel, en

(1) Men herleze nr. 14-35.

(2) G. VINEY, op. cit., blz. 5.

(3) Uitdrukkelijk over dit onderscheid : F. TERRE, op. cit., blz. 38-40.

naar een ruim verspreide stelling waarvan vooral FAUCONNET als woordvoerder wordt genoemd was in de vroegste maatschappijen schadeverplaatsing in een haast intuïtieve reactie op geleden onrecht de regel. Filosofen die voor het kwaad in de wereld en dus ook voor schade geen uitleg vinden, zullen de verantwoordelijkheid uitleggen als een poging om vanuit het standpunt van het slachtoffer met de absurditeit van het kwaad af te rekenen. In dit licht dient ook de kern van de kritiek gelezen die de Franse civilist STARCK in zijn verhandeling op de ideeën over aansprakelijkheid van de klassieke juristen heeft geleverd - dat zij zich teveel stellen op het standpunt van de schadeverwekker en niet op dat van de schadelijder, die vooral van de verlieslast ontdaan wil worden (1). In die zin dan ook TERRE : "celui que l'on atteint, que l'on retient, c'est l'acteur et non l'auteur, celui par le fait, non par la faute duquel le dommage est arrivé", het is degene die vanuit het standpunt van het slachtoffer "doit apprivoiser le hasard", naar wie de gevoelens dienen gekanaliseerd die door het schadelijden werden veroorzaakt (2).

In haar tweede betekenis heeft de aansprakelijkheid wel een morele draagwijdte, door de band die gelegd wordt met de fout van de schadeverwekker - en ligt de klemtoon niet op de schade maar op het schadeverwekkend feit. Op slag wordt het debat minder duidelijk, door het naast elkaar bestaan van subjectieve en objectieve elementen, de eerste ontleend aan de strafrechtelijke aansprakelijkheid waarvan de burgerlijke verantwoordelijkheid langzaam was losgegroeid en aan de algemene filosofie van het verbintenissenrecht, de tweede aan het realisme van de codificatoren die van zodra ze besloten, zij het na een aanvankelijke aarzeling, dezelfde gevolgen te hechten aan de geringste onvoorzichtigheid als aan de opzettelijke fout de band tussen de morele en de burgerlijke aan-

(1) B. STARCK, Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée, Parijs, 1947.

(2) F. TERRE, op. cit., blz. 38.

sprakelijkheid weer losser maakten, en dus de voordelen, of minstens de noodzaak van een zeker objectivisme erkenden (1). In het eerste hoofdstuk is aangegeven hoe de objectivering zich sindsdien en vooral sedert het begin van deze eeuw heeft doorgezet en opnieuw een verwijdering voor gevolg heeft gehad tussen de gedachte aan individuele verantwoordelijkheid en die van schuldigheid - en meteen een verhoogde spanning tussen de vergoedende en de preventief-repressieve "moraliserende" functie. Het kan niet ontkend dat deze spanning, gevolg van het aanwenden van pragmatische oplossingen voor nieuwe noden, een zekere onrust veroorzaakt bij wie een ruimere dan louter positiefrechtelijke belangstelling voor de aansprakelijkheid hebben. Maar tegelijk dient de ontoereikendheid erkend van de theorieën die door hen telkens opnieuw werden ingeroepen om de aansprakelijkheid in haar actuele ontwikkeling te verklaren en te leiden, in een poging haar het evenwicht terug te schenken dat ze amper heeft gekend. Het is de vraag of voor dit streven wel ooit succes is weggelegd. De tweepolige verliesverschuiving die door de aansprakelijkheid wordt bereikt, is immers een verschijnsel dat zich grondig anders voordoet alnaargelang het van de ene of van de andere kant wordt bekeken. Van zodra dan ook wordt ingezien, dat er voorhands geen reden aanwezig is om zich aan deze eerder dan aan gene zijde te plaatsen, maar dat de moeilijkheid inzake ongevallenschade juist is tegelijk beide posities in te nemen, blijkt dat elk debat over aansprakelijkheid (en dus ook over burgerlijke aansprakelijkheid) met een fundamenteel dualisme heeft af te rekenen dat een finaal tekortschieten veroorzaakt van alle ingeroepen theorieën. De conclusie ligt dan ook voor de hand, dat het zeker op bepaalde domeinen niet aanbevelingswaardig is dezelfde techniek te gebruiken om tegelijk individuele verantwoordelijkheid (in de hoger aangegeven tweede betekenis) en vergoeding na te streven (2). Vandaar een zekere scheiding van beide streefdoelen.

(1) F. TERRE, op. cit., blz. 39-40.

(2) Ibid., blz. 42.

In dit verband mag gewezen worden op een van de hoofdstellingen van VINEY in haar merkwaardig proefschrift, dat de ontwikkeling van de verzekeringen (of ruimer, van de collectieve vergoedingsmechanismen) juist gepaard gaat met een "tegenoffensief" van de schuldgedachte (1). Daarover straks meer. Eerst kan nog deze passage geciteerd worden van de hand van TERRE aan het slot van een globaliserende bijdrage n.a.v. het rechtsfilosofisch seminarie over aansprakelijkheid, waarover hoger sprake : "La position actuellement inconfortable de la pensée juridique en la matière est due au fait qu'elle se situe dans une période de transition, en attendant une redistribution plus claire et plus cohérente des fonctions de la responsabilité civile. De toute façon, comme le trouble qui l'a perturbée, le remède permettant la réalisation d'un nouvel équilibre de celle-ci ne peut venir que de l'extérieur" (2). Met dit laatste wordt dan duidelijk de verzekeringstechniek bedoeld, die de eerste van de twee hoger aangegeven historische functies van de aansprakelijkheid moet overnemen, namelijk de vergoeding of, anders gezegd, de verliesverschuiving als gevolg van een bepaalde gebeurtenis. Als daarbij - zoals, concreet gesproken, in de verkeersverzekering die wij voorstellen - de schadeloosstelling integraal wordt opgevat, is voldaan aan de traditionele rechtvaardigheids eis die aan de burgerlijke aansprakelijkheid wordt gesteld, dat het onschuldig slachtoffer er in geen enkel opzicht minder gunstig aan toe mag zijn dan zonder het ongeval (onder voorbehoud, in de voorgestelde verkeersverzekering, van zekere temperingen ingegeven door de zuinigheidseis maar die aan het beginsel van de integraliteit niet echt afbreuk doen). Blijft dan de tweede van de hoger aangegeven traditionele functies van de aansprakelijkheid, die een band wil leggen tussen de verliesverschuiving en de fout van de schadeverwekker en die zodoende vorm wil geven aan een vrijheidseis (naast de rechtvaardigheids eis van zoëven) :

(1) G. VINEY, Le déclin de la responsabilité individuelle, Parijs, 1965.

(2) F. TERRE, op. cit., blz. 43.

wie de verantwoordelijkheid niet opneemt voor de gevolgen van zijn foutief optreden boet niet alleen in aan menselijke waardigheid en schiet moreel te kort - overwegingen van een andere orde dan die waarmee het recht zich in te laten heeft -, maar is tevens oorzaak van een verstoring van de maatschappelijke orde zodat het recht waarvan de opvoedende taak ten aanzien van het maatschappelijk leven niet kan worden weerlegd ditmaal wel binnen zijn rol blijft door hem de gevolgen van zijn falen op te leggen (1). In de verkeersverzekering zoals wij die voorstellen zal deze functie niet verloren gaan. Alleen zal als de schade verzekerd is door de inlassing van een risicodrager het rechtstreeks contact tussen schadeverwekker en -lijder niet meer aanwezig zijn. Maar ten onrechte heeft men lange tijd de tweede functie van de aansprakelijkheid verbonden aan het bestaan van deze tweepolige relatie, terwijl zij in feite ook uitgeoefend kan worden zowel in de verhouding tussen risicodrager en slachtoffer (onder de vorm van uitsluitingsgronden) als in die tussen risicodrager en schadeverwekker (onder de vorm van verhaalsgronden), en dit zelfs beter dan in de tweepolige relatie nu uit het debat alle bekommernissen i.v.m. schadevergoeding zijn geweerd en uitsluitings- en verhaalsgronden louter ingegeven kunnen zijn door overwegingen die verband houden met de schuldigheid van de schadeverwekkende gebeurtenis. Op die manier kan de verzekeringstechniek aangewend worden tot dat "véritable instrument d'individualisation de la responsabilité", waarom door VINEY aan het einde van haar proefschrift met zoveel aandrang wordt gevraagd (2).

Voor al aan het regresrecht van de risicodrager wordt door dezelfde auteur een groot belang gehecht. Immers, in de huidige stand van zaken geldt dat "les recours sont exercées pour le tout sans distinguer selon la gravité du fait reproché au tiers responsable. Or l'élargissement de la notion de 'fait générateur de responsabilité civile", que la jurisprudence a réa-

(1) H. BATIFFOL, op. cit., blz. 1.

(2) G. VINEY, Le déclin..., nr. 224.

lisé dans le but de donner une efficacité maximale aux contrats d'assurance, rend aujourd'hui cette notion totalement inadaptée comme critère de l'exercice d'un recours individuel destiné à sanctionner et à prévenir les actes réellement répréhensibles.

Dans l'état actuel des choses, on peut donc affirmer que la plupart des recours exercés par les organismes chargés de l'indemnisation des risques sociaux sont soit inutiles lorsque la responsabilité est assurée, soit injustes lorsqu'elle ne l'est pas" (1).

De gedachte aan een individuele verantwoordelijkheid, zo is hoger reeds betoogd, moet sterk genoeg worden geacht om los van de vertrouwde banden met de artikels 1382 e.v. B.W. in verzekeringsperspectief niet verloren te gaan maar dank zij de beschreven procédés integendeel open te bloeien.

(1) G. VINEY, Responsabilité personnelle..., blz. 21.

284 Vergelijking van onze voorstellen met het stelsel voorgestaan door de Conventie van Straatsburg van 1973

Het ligt voor de hand onze voorstellen te vergelijken met het stelsel van verkeersaansprakelijkheid, zoals voorgesteld door de Conventie van Straatsburg (1973) over de burgerlijke aansprakelijkheid in geval van schade veroorzaakt door motorrijtuigen en dat bestemd was om eenvormigheid te brengen in de regelingen over verkeersaansprakelijkheid binnen de lidstaten van de Raad van Europa. Deze vergelijking is meer bedoeld als een praktische oefening om de hoofdpunten van wat we voorstellen beter te laten uitkomen dan ingegeven door het vooruitzicht van een mogelijke aanpassing van het Belgisch recht aan de inhoud van het ontwerp. De kans daartoe is immers klein : daarvoor is de belangstelling voor de Conventie zowel in eigen land als elders te gering. De Conventie kan voor onze wetgever hoogstens een aanleiding zijn om de discussie over het verkeersschaderecht op gang te brengen en hopelijk niet een uitnodiging om de voorgestelde objectivering door te voeren. Een vergelijking levert inderdaad overwegend verschilpunten op. Om te beginnen liggen de uitgangspunten van onze voorstellen en die van de Conventie zeer ver uit elkaar. Deze laatste gaat uit van de aansprakelijkheidsformule waar ons voorstel zich juist tegen afzet. Wel kan het op het eerste zicht lijken dat de objectivering zo ver is doorgetrokken dat een maximale slachtofferbescherming wordt bereikt, waaraan een rechtstreekse verzekering niet veel meer kan toevoegen. Dat dit niet zo is wordt duidelijk in artikel 7, dat een ingewikkelde regeling voorstelt wat de schade betreft die door de houders zelf is geleden en die dan nog tekortschiet om de houders te beschermen in one-car accident situaties. Dat aan de verdragsluitende staten de mogelijkheid wordt geboden rechtstreeks een verzekeraar aansprakelijk te stel-

len in plaats van de houder mag ons niet misleiden en tot een first party verzekeringsverband doen besluiten : de verzekeraar is slechts aansprakelijk in dezelfde gevallen als de houder. In feite gaat het om een ruime mogelijkheid van rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar die essentieel een aansprakelijkheidsverzekeraar blijft. Een tweede bezwaar van onzentwege tegen de Conventie luidt, dat nergens gedifferentieerd wordt tussen persoons- en zaakschade, terwijl dit onderscheid bij ons juist centraal staat : menselijke integriteitsschending en zaakbeschadiging dienen ongelijk behandeld omwille van hun verschillend sociaal belang en om redenen van ongevallenpreventie. Een ander verschilpunt is, dat de Conventie de uitsluitingsgronden wegens fout van de gelaedeerde al bij al vrij ruim opvat, wat bij ons ^{voor zaakschade} wel het geval is, maar niet voor persoonsschade waar de gevallen van uitsluiting tot een strikt minimum dienen beperkt. En tenslotte nog dit : in de Conventie worden aansprakelijkheids- en verzekeringselementen niet echt samengebracht in een originele en eigentijdse formule zoals wij die voorstellen. In de tekst zelf van het verdrag wordt strikt genomen alleen over de verantwoordelijkheidskwestie gehandeld, terwijl aan de verzekering niet meer worden worden besteed (dan nog in een resolutie los van de tekst) dan om te zeggen dat ze de aansprakelijkheid, zoals voorgesteld door de Conventie van 1973, moet dekken op de wijze voorgeschreven door de vroegere Conventie over de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. Op één punt hebben we wel aansluiting gezocht bij de verdrags-tekst, namelijk voor de verdeling van de schadelast bij multi-car accidents, maar dan alleen als alternatief en dan nog enkel voor de no-fault gedekte zaakschade.

285 Vergelijking van onze voorstellen met bestaande verkeersongevallenwetten en vooral met de Zweedse verkeersongevallenwet van 1976

Het zal de lezers ondertussen duidelijk zijn geworden dat onze suggesties in de lijn liggen van de stelsels die in het eerste deel van de verhandeling als het vierde model (dat van de ex-

clusieve no-fault verkeersverzekeringen) worden aangeduid, met toevoeging op sommige plaatsen van elementen uit het vijfde model. De eerste twee (aansprakelijkheids-)modellen werden afgewezen om de reeds meermaals herhaalde redenen, het derde model (Basic Protection Plan) omdat in de huidige stand van de sociale verzekeringen in ons land een verkeersverzekering die alleen basisbescherming beoogt overbodig, anachronistisch, overdreven kostelijk en discriminatoir is.

Van het vierde model zijn vooralsnog vooral vier voorbeelden bekend : de Zweedse verkeersongevallenwet van 1976, de Israëliische wet van hetzelfde jaar, het ontwerp van de Canadese provincie Québec en het rechtslerig voorstel van TUNC (met analoge voorstellen in Duitsland en Groot Brittannië). De Israëliische wet wijzen we van de hand omwille van haar half-slachtingheid en ingewikkeldheid waaraan ook in het land zelf door de rechtsleer aanstoot is genomen - al beseffen we dat de combinatie aldaar van een traditionele aansprakelijkheidsverzekering (met een zeer ruime basis : een onbeperkte, haast niet af te schudden en door alle slachtoffers buiten de bestuurders in te roepen objectieve aansprakelijkheid) met een rechtstreekse verzekering ten voordele van de bestuurders onze doelstellingen voor een goed doel bereikt en misschien zelfs gemakkelijker haalbaar is, ook al omdat bij ons in dezelfde lijn is gedacht door gezaghebbende auteurs als DALCQ en FREDERICQ.

Het stelsel dat we voorstaan ligt het dichtst bij dat van de Zweedse verkeersongevallenwet van 1976. Zo dicht zelfs dat bij de lezer het vermoeden kan ontstaan dat ons voorstel helemaal van deze wet is afgeschreven. Dit vermoeden willen we weerleggen. Niet dat het niet mag in een verhandeling zonder meer een bestaande vreemde regeling voor invoering in het eigen land voor te staan. Maar een dergelijke handelwijze zou toch afbreuk doen aan de opzet in het voorwoord vertolkt, de inzichten in de loop van de voorbereiding van de verhandeling maand na maand te laten groeien, telkens opnieuw getoetst aan nieuwe verwezenlijkingen in het buitenland en aan gegevens

die door de rechtsleer over het ongevallenrecht worden aangebracht. Dat ons voorstel de Zweedse wet zou plagieren kan op twee niveaus worden weerlegd. Ten eerste : onze suggesties zijn telkens logisch gededuceerd uit de basisopties die genomen werden in het tweede deel en vinden daarin hun verantwoording. Ten tijde van het schrijven van dit tweede deel was de Zweedse wet nog niet in haar definitieve vormen gegoten. Dat deze wet thans een groot deel van onze basisopties realiseert zien we als een bevestiging van het feit dat deze gegrond en haalbaar waren en dus als een aanmoediging om in dezelfde richting door te denken. Ten tweede : de vele punten van gelijkenis mogen niet verdoezelen dat op andere, soms belangrijke punten van de Zweedse regeling wordt afgeweken en toenadering gezocht tot het Tunc-project (en de aanverwante voorstellen) of zelfs tot het ontwerp van Québec.

Op de volgende punten kan de Zweedse verkeersverzekering model staan voor een hervorming hier te lande : het beginsel van het versmelten in één regeling van aansprakelijkheids- en verzekeringselementen, de algemeenheid van de toepassings-sfeer van de verzekeringsprestaties voor persoonsschade, de ongelijkbehandeling van persoons- en zaakschade of juist, van blik- en andere zaakschade, het principe van het verhaal van de verzekeraar tegen de grof schuldige schadeverwekker, de regel dat bij multi-car accidents de inzittenden zich elk moeten richten tot de verzekeraar van het motorrijtuig waarin ze zich bevonden en dat tussen de verscheidene verzekeraars onderling afgerekend wordt volgens een schuld criterium, het beginsel van de integraliteit van de schadeloosstelling (behalve m.b.t. de extrapatrimoniale schade), het feit dat de prestaties van de verkeersverzekering het karakter hebben van een supplement boven de sociale zekerheidsuitkeringen en meer in het algemeen, de coördinatie van deze uitkeringen en de no-fault prestaties. Van het Tunc-project ontleen we, natuurlijk naast de zeer veel kenmerken die dit project gemeenschappelijk heeft met de Zweedse wet, specifiek de regel dat wil de verzekering betaalbaar blijven de vergoeding voor extrapatrimoniale schade sterk dient ingeperkt en voorbehou-

den moet worden voor het geval waar de pijnen en smarten bijzonder hevig en langdurig zijn, en verder de gedachte dat het verhaal van de verzekeraar tegen de schuldige schadeverwekker alleen mogelijk is bij het voorhanden zijn van een strafrechtelijke veroordeling van een zekere ernst. Van het analoge ontwerp van de Britten ELLIOTT en STREET nemen we bij nader inzien, opnieuw naast een groot aantal andere kenmerken, vooral het strikt beperken over van de gevallen van uitsluiting wegens het eigen gedrag van het slachtoffer (althans voor persoonsschade). Van het wetsontwerp in Québec, dat we ondermeer niet kunnen bijtreden waar het de rechter strikte regels oplegt voor de berekening van de schadevergoeding, onthouden we vooral dat inzake afwikkeling van blik schade rationalisatie en kostenbesparing belangrijke doelstellingen zijn, ook als op dit domein foutbeschouwingen blijven spelen, wat we pogen te bereiken door als alternatief voor het zuiver spelen (ook inzake bewijslast) van de schuldaansprakelijkheid voor te stellen in het spoor van de Conventie van Straatsburg van 1973 als uitgangspunt te nemen dat de aansprakelijkheid voor blik schade in gelijke helften over de ongevalspartijen wordt verdeeld, behalve als de (bewezen) fout van één hunner een andere verdeling oplegt.

286 Verwezenlijkingskansen van het gedane voorstel

Deze verhandeling is thans aan haar laatste nummer toe, en voor de auteur is dit een gelegenheid, niet om uit wat voorafgaat nog eens de draden te trekken, wel om zijn blik voorwaarts te richten en in alle sereniteit de verwezenlijkingskansen van zijn voorstellen en suggesties onder ogen te nemen. En dan komt hij tot het besef, daartoe aan het einde van een louter juridische verhandeling alleen niet in staat te zijn. Wat hier gebracht werd was immers niet meer dan een eerste luik van een veel breder op te vatten multidisciplinair onderzoek, gericht op het verwerven van inzicht in economische, actuariële, sociologische, psychologische en verkeersdeskundige gegevens en op overleg met verzekeraars en advocaten. Wat in

een juridische verhandeling wel kan, was het ontwerpen van een juridisch kader voor een hervorming, dat beantwoordt aan eigen interne logica, dat stelling neemt voor bepaalde waarden en beginselen en dat doelstellingen voorstelt en in het nastreven ervan prioriteiten onderscheidt. En daarbij is ernaar gestreefd het probleem vanuit alle mogelijke door juristen in te nemen standpunten te bekijken, dus ondermeer in een zo breed mogelijk ruimtelijk en tijdelijk perspectief. Dit leek de auteur gezien het behandelde onderwerp zeer belangrijk, omdat - ten eerste (ruimtelijk perspectief) - uit de rechtsvergelijking moest blijken dat toepassing van de foutaansprakelijkheid in het verkeer geen vanzelfsprekendheid maar een particulariteit was, iets waarvan velen in dit land nog moeten worden overtuigd en omdat - ten tweede (tijdelijk perspectief) - uit de opeenvolging van wetten en wetsvoorstellen, van rechtslerige voorstellen en jurisprudentiële constructies in het belangrijk deel van de geïndustrialiseerde wereld dat we bestudeerde, een dynamische beweging duidelijk werd, waarbij het aansprakelijkheidsbeginsel met haar oorspronkelijke subjectieve en individuele kenmerken inzake verkeersongevallen geleidelijk werd geobjectiveerd en gecollectiviseerd om tenslotte in de loop van het laatste decennium met het verzekeringsbeginsel in een originele en eigentijdse formule te worden versmolten.

Om op de vraag naar de verwezenlijkingskansen weer te keren : voor een wetswijziging met verstrekkende gevolgen zoals wij die voorstellen is een sterke politieke wil tot hervorming de eerste voorwaarde. En juist op dit punt leert de ervaring in het buitenland dat veel auteurs die oprecht bezorgd waren om de lacunes die het geldend stelsel vertoonde, er vaak niet in slaagden die bekommernis over te dragen op bredere bevolkingslagen en op de beleidsverantwoordelijken die hen vertegenwoordigen. Sociologen zullen als verklaring inroepen dat het bestaande stelsel wel aanleiding kan geven tot strikt-individuele noodsituaties, maar dat zelfs de som van deze "pri-

vate troubles" niet volstaat om de vraag naar hervorming tot een "public issue" te maken; daartoe is een schaalvergroting nodig die een schokeffect zou kunnen veroorzaken, maar die bij verkeersongevallen, anders dan bijvoorbeeld bij brandrampen maar anders ook dan bij^{de} armoede veroorzakende arbeidsongevallen in de jaren voor de laatste eeuwwende, meestal achterwege blijft. In dit verband kan, steeds met de sociologen, van een verwaarloosd onrecht worden gesproken, van een onrecht dus waarvan niemand wakker ligt tenzij degene die het ondergaat. Een eerste stap naar hervorming lijkt dan ook te zijn, een commissie te belasten met het opstellen van een inventaris van de klachten die vanuit alle mogelijke hoeken ten aanzien van het bestaande stelsel worden geuit. Dan zal vlug blijken dat de redenen van ontevredenheid zeer uiteenlopend zijn en vaak met elkaar in tegenstrijd : automobilisten zullen zich beklagen over de hoogte van de verzekeringspremies, verzekeraars zullen aanvoeren dat het incasso van de motorrijtuigenverzekering nog te laag is en tegelijk ook wel als storend ervaren dat voor de afwikkeling van soms feitelijke schadegevallen hun eigen werkingskosten te hoog zijn; de verkeersslachtoffers zelf zullen als redenen voor ontevredenheid de lange wachttijden inroepen, als ze tenminste niet van elke vergoeding verstoken zijn gebleven en dit als onrechtvaardig zullen aanvoelen, zeker als ze meenden "in hun recht te zijn" maar dit niet konden bewijzen; de rechtbanken weten zich al lang overbelast met verkeerszaken; de advocaten zullen het eindloos pleiten over de ongevalsomstandigheden, met elkaar tegensprekende getuigen of zich niet uitsprekende deskundigen als onverkwikkelijk ervaren en wellicht verlangen naar een stelsel dat discussies van die aard overbodig maakt en hen integendeel toelaat zich te concentreren op wat veel belangrijker is : het vaststellen van de geleden schade en het zoeken naar de geëigende middelen om deze te herstellen; en nuchtere onderzoekers zullen, in de lijn van de Noordamerikaanse, Britse en Nederlandse economische en sociologische onderzoekingen moeten vaststellen dat het geldend recht gevallen van niet-vergoeding, van onder- en van oververgoeding

naast elkaar laat bestaan, en een buitenmatig grote tol eist aan werkings- en psychologische kosten allerhande. Een eerste stap naar hervorming zal worden gezet, indien als gemeenschappelijke wortel voor deze (uiteenlopende en vaak tegenstrijdige) redenen van wrevel en van ontevredenheid de fundamentele onaangepastheid wordt gezien van de schuldaansprakelijkheid in de moderne verkeerssituatie, en de discussie voortaan op dit niveau wordt gevoerd, in het ruimtelijk en tijdelijk perspectief dat in deze verhandeling is voorgesteld en vertrekkende vanuit de doelstellingen van het ongevallenrecht. Deze discussie opnieuw en ditmaal hopelijk definitief op gang brengen, niet haar afsluiten was de pretentie van deze verhandeling.

LIJST VAN DE GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Om praktische redenen werd een rangschikking per land verkozen, waarbij niet in de eerste plaats de nationaliteit van de auteur maar de inhoud van het boek, artikel of verslag doorslaggevend is geweest.

Voor bijdragen die een bepaald rechtsstelsel bestreken, kon de indeling gemakkelijk worden gemaakt; sloeg de beschrijving op het recht van meer dan twee landen, dan werd het boek of artikel thuisgebracht in de tweede rubriek "internationaal en rechtsvergelijkend". Was de geraadpleegde bron daarentegen niet of niet in de eerste plaats gericht op beschrijving van een bepaald rechtsstelsel, maar was de inhoud algemeen geldend van strekking - zoals in artikelen over theoretische grondslagen van het ongevallenrecht of over sommige economische of criminologische aspecten ervan -, dan werd subsidiair wel met de nationaliteit van de auteur rekening gehouden.

Indeling :

België	590
Internationaal en rechtsvergelijkend	602
Frankrijk	605
Nederland	614
Duitsland	618
Groot Brittannië	620
Skandinavië	622
Nieuw-Zeeland en Australië	624
Noord-Amerika	627
Andere Staten	641

België

BEKAERT, H., "L'auto, facteur de criminalité", in L'automobile, phénomène économique et social, Brussel, Centre ét. probl. soc. autom., U.L.B., 1964, H.B. 1-15.

BEKAERT, H. en N. LAHAYE, "De taak van de bestraffing bij het voorkomen van verkeersongevallen", in Auto en leven, Brussel, uitg. Mobilisatie der gewetens, 1968, 165-197.

BOUILLENNE, R., La responsabilité civile extra-contractuelle devant l'évolution du droit, Brussel, Parijs, Bruylant, L.G.D.J., 1947, 243 blz.

CARTON de TOURNAI, R. & P. VAN DER MEERSCH, Précis des assurances terrestres en droit belge, Brussel, Bruylant, 1970, I en II, 111 en 172 blz. (verkort geciteerd : Précis).

CASSART, G., P. BODSON en J. PARDON, L'assurance automobile obligatoire de responsabilité civile, Brussel, Larcier, 1957, 318 blz.

CHAPELLE, E., Le cumul des prestations d'assurance maladie-invalidité, proefschrift, Brussel, onuitg., 1972, 127 blz

CHLEPNER, B.S., Cent ans d'histoire sociale en Belgique, Brussel, Ed. U.L.B., 1972, 447 blz.

CLAUS, G., "Aansprakelijkheid of zekerheid ?", preadvies XXII Congres van de Vlaamse Juristenvereniging, in R.W., 1966-1967, 1383-1394.

"Le Colloque de l'Association des anciens étudiants en droit de l'U.L.B. touchant le projet Tunc", in J.T., 1966, 365-372.

CORNIL, M., "La sécurité sociale ou l'anti-responsabilité", in J.T., 1964, 181-182.

COUSY, H., Problemen van produktenaansprakelijkheid. Rechtsvergelijkend onderzoek, proefschrift, Leuven, onuitg., 1975, I, II, III, 264, 223 en 184 blz.

COUSY, H., "Produktenaansprakelijkheid. Proeve van een juridisch-economische analyse", in T.P.R., 1976, 995-1038.

DABIN, J., "Les thèses du procureur-général Leclercq en matière de responsabilité civile", in R.G.A.R., 1933, nr. 1315.

DABIN, J., "A propos des 'métamorphoses du droit privé' de René Savatier", in Ann. dr., 1959, 349-366.

DALCQ, R.O., "L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation", in J.T., 1965, 497-504.

DALCQ, R.O., Traité de la responsabilité civile, Les Nouvelles, Droit Civil, V, Brussel, Larcier, vol. 1 en 2, 1967 en 1962, 740 en 821 blz. (verkort geciteerd : Traité

DALCQ, R.O., "Examen de jurisprudence. La responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle (1963 à 1967)", in R.C.J.B., 1968, 193-251 en 329-386.

DALCQ, R.O., "L'indemnisation du préjudice corporel", in J.T., 1969, 505-509.

DALCQ, R.O., "Problèmes actuels de la responsabilité civile", in Ann. dr., 1970, 3-13.

DALCQ, R.O. en R. LIENARD, "Responsabilité, assurance et solidarité sociale dans l'indemnisation des dommages", in Rapports belges au VII Congrès international de droit comparé, Brussel, Centre Interuniversitaire de Droit Comparé, 1970, 157-170.

DALCQ, R.O., "Examen de jurisprudence. La responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle (1968 à 1972)", in R.C.J.B., 1973, 627-680 en R.C.J.B., 1974, 249-319.

DALCQ, R.O. en M. GROSSMANN, "Indemnisation des dommages accidentels en droit Belge", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, Gakko, 1974, 225-252.

DALCQ, R.O., "Sources et finalité du droit de la responsabilité civile ou de la responsabilité pour faute à la responsabilité objective", in Responsabilité professionnelle et assurance des risques professionnels, Brussel, Larcier, 1975, 19-38.

DAVID, S., Responsabilité civile et risque professionnel, Brussel, Larcier, 1958, 364 blz.

DAVID-CONSTANT, S., "L'influence de la sécurité sociale sur la responsabilité civile", in J.T., 1965, 241-244.

DE HOON, J., "De la responsabilité civile contractuelle et délictuelle", in J.T., 1913, 961-975.

DEKKERS, R., "Overheersende belangen", in R.W., 1955-1956, 1361-1374.

DEKKERS, R., "L'évolution du droit civil belge depuis le Code Napoléon", in Rev. jur. Congo, 1965, 7-24.

DEKKERS, R., "Aansprakelijkheid en verzekering", in R.W., 1970-1971, 1545-1547.

DEKKERS, R., Handboek Burgerlijk Recht, Antwerpen, Brussel, Bruylant/Standaard, 1971, II, 1017 blz. (verkort geciteerd : Handboek).

DEMEESTER, H., "De zware fout in de ziekte- en invaliditeitsverzekering", in T.S.R., 1973, 203-211.

DEMUER, M., Réparation et assurance des accidents du travail, Temse, Parijs, Duculot/Sirey, 1905, I en II, 605 en 556 blz.

DENIS, P., "L'indemnisation de l'incapacité de travail ou du décès dans le régime de l'assurance obligatoire contre la maladie et l'invalidité. Ses répercussions sur les droits aux autres prestations de la sécurité sociale", in R.G.A.R., 1974, nr. 9279.

DE PAGE, H., Traité élémentaire de droit civil belge, Brussel, Bruylant, 1967, III, 1185 blz. (verkort geciteerd : Traité).

DE VISSCHER, H. en Chr. PEETERS, "Versnelde afhandeling van schadegevallen", in Verz. W., 1977, 91-99.

DEVROE, J., "De uitkeringen van de mutualiteit en haar mogelijkheden van verhaal", in R.W., 1966-1967, 1697-1710.

DIERCKX de CASTERIE, J.L., "L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation", in J.T., 1965, 573-576.

DIERCKX de CASTERIE, J.L., "Le projet Tunc par J. Fonteyne", in J.T., 1966, 497-498.

- ELAUT, L., "Wet van 24 december 1903 op de vergoeding van schade ten gevolge van arbeidsongevallen. Privaatrecht, sociaal recht of publiek recht ? Medische kanttekeningen bij het parlementair verslag van Justin Van Cleemputte", in R.W., 1974-1975, 1107-1122.
- ELST, R., "Schadevergoeding wegens gemeenrecht (artikel 1382 e.v. van het B.W.) met of zonder inachtneming der wettelijke toekenning van sociale prestaties en vice versa", in R.W., 1969-1970, 641-667.
- ELST, R., "Schade en schadevergoeding in gemeen recht en sociale zekerheidsrecht", in B.T.S.Z., 1975, 52-71 en 155-176.
- FAGNART, J.L., Examen de la Jurisprudence concernant la responsabilité civile (1955-1969), Brussel, Larcier, 1971, 210 blz.
- FAGNART, J.L., Examen de la jurisprudence concernant la responsabilité civile (1968-1975), Brussel, Larcier, 1976, 140 blz.
- FIEVET, F., "De la faute dans la responsabilité civile", in B.J., 1937, 226-234.
- FONTAINE, M., "L'assurance collective et la distinction entre assurances de choses et assurances de personnes", in R.C.J.B., 1969, 165-186.
- FONTAINE, M., Droit des Assurances, Brussel, Larcier, 1975, 302 blz.
- FONTEYNE, J., "Le 'projet Tunc'", in R.G.A.R., 1966, nr. 7637.
- FREDERICQ, S., "Algemene kenmerken van de verzekering", in R.W., 1959-1960, 1529-1538
- FREDERICQ, S., "Overzicht van rechtspraak : verzekeringen (1965-1968)", in T.P.R., 1969, 257-324.
- FREDERICQ, S., "L'assurance de la faute lourde", in R.C.J.B., 1971, 15-75.

FREDERICQ, S., "De nieuwe bonus-malusregeling in de automobiëlverzekering", in R.W., 1971-1972, 785-792.

FREDERICQ, S., "Nieuwe tendenzen in de automobiëlverzekering in België", in Verzekeringen van vriendschap. Rechtsgeleerde opstellen aangeboden aan Prof. Mr. T.J. Dourhout Mees, Deventer, Kluwer, 1974, 119-134.

GERARD, P., Des accidents survenus aux personnes (accidents de droit commun), Brussel, Larcier, 1916, 717 blz.

GILOT, P., "De cumulatie van vergoedingen naar aanleiding van onvrijwillige doodslag", in R.W., 1969-1970, 1323-1328.

GILOT, P., "Het begrip 'ongeval' in de aansprakelijkheidsverzekering", in R.W., 1974-1975, 135-139.

GILOT, P., "Risico en recht. De rol van de verzekering in de moderne rechtsvinding", in R.W., 1974-1975, 1301-1310.

GILOT, P., "De Wet van 9 juli 1975 op de controle der verzekeringsondernemingen", in R.W., 1975-1976, 1653-1657.

GODART, A., "Approche sociologique de la sécurité routière", in Rev. Inst. Soc., 1970, 611-639.

GODART, A., "Le problème numéro 1 en sécurité routière : le sens des responsabilités", in Les frontières de la répression, Brussel, U.L.B., I, 1974, 59-66.

GOEDSEELS, J., "L'article 1382 du Code civil édicte-t-il une présomption de responsabilité civile?", in R.G.A.R., 1928, nr. 181.

GOOR, M., "De verzekering in dienst van de veiligheid", in Auto en leven, Brussel, uitg. Mobilisatie der gewetens, 1968, 191-197.

HALLOY, G., "Les limites de la répression. Les imprudences (notamment les accidents de roulage)", in Les frontières de la répression, Brussel, U.L.B., I, 1974, 111-132.

- JACQUEMET, M., "De la responsabilité aquilienne", in R.G.A.R., 1928, nr. 203.
- KALONGO, B., Individualisation et collectivisation du rapport juridique de responsabilité civile en droit privé congolais. Etude comparative du droit congolais et des systèmes juridiques belges et français, proefschrift, Leuven onuitg., 1970, 438 blz.
- KRUIITHOF, R., "Zal de burgerlijke verantwoordelijkheid inzake verkeersongevallen in Frankrijk afgeschaft worden?", in R.W., 1964-1965, 1993-2004.
- KRUIITHOF, R., "Verslag over de werkzaamheden van het XXII Congres van de Vlaamse Juristenvereniging", in R.W., 1966-1967, 1687.
- LECLERCQ, P., "Le conducteur d'une automobile qui tue ou blesse un piéton, commet-il un acte illicite (mercure-riale)", in R.G.A.R., 1927, nr. 164.
- LENAERTS, H., Inleiding tot het Sociaal Recht, Gent, Leuven, Story Scientia, 1973, 557 blz.
- LEROY, A., "La sécurité routière, devoir social", in Rev. Inst. Soc., 1970, 641-660.
- LEROY, A., "Nécessité d'une recherche fondamentale en matière de sécurité routière", in Les frontières de la représentation, Brussel, U.L.B., 1974, I, 67-76.
- LIENARD, R., "De la réparation résultant d'accidents corporels", in J.T., 1975, 185-188.
- LIMET, E., "Responsabilité pour faute et prévention des accidents. Réflexions sur le 'projet Tunc'", in R.D.P., 1967-1968, 3-27.
- MAZEAUD, H., "Une interprétation belge de l'article 1382 C.c. à propos des accidents d'automobile", in D.H., 1928, Chr., 21-34.

MEYERS, P., "Discours prononcé à l'audience solennelle de rentrée de la Cour d'Appel de Liège le 15 septembre 1931", in R.G.A.R., 1932, nr. 968.

MINET, G., "La notion de Fonds de garantie dans les divers projets sur l'assurance automobile obligatoire", in B.A. De Verz., 1950, 525-542.

MINET, A., "Assurance, responsabilités et malentendus", in J.T., 1966, 595-597.

P., "Vlaamse Juristenvereniging", in N.J.B., 1967, 506-508.

PAULUS, J.P., Essai d'une explication sociologique de la responsabilité, de la garantie, du dol et du concours des actions, Brussel, Parijs, Larcier, L.G.D.J., 1952, 182 blz.

PEERAAR, W., "Faute grave et déchéance en assurance maladie-invalidité", in T.S.R., 1965, 1-8.

POTE, R.J., "Repressie en verkeersveiligheid", in T.A.V., 1972, nr. 9.

POTE, R.J., "Preventie van lichamelijke schade bij verkeersongevallen", in Vervolmakingscyclus voor verzekeringsgeneeskunde, Leuven, Gent, Antwerpen, School voor Maatschappelijke Gezondheidszorg, 1975-1976, 26-58.

POTE, R.J., "Preventie en verzekering", in Verz. W., 1976, 393-399.

PRIGOGINE, J. en Y., "Sondages d'opinion publique et sécurité routière", in T.A.V., 1973, nr. 9.

PRIGOGINE, J. en Y., "Les Belges face à la sécurité routière", in T.A.V., 1973, nr. 12.

"La réparation des dommages nés des accidents de la circulation", in B.A. De Verz., 1966, 19-24.

- ROCHE, M., "Pédagogie de la conduite et sécurité routière", in L'automobile, phénomène économique et social, Brussel, Centre ét. probl. soc. autom., U.L.B., 1964, M.R. 1-13.
- RONSE, J. en J.DRION, Preadviezen betreffende aansprakelijkheid wegens het veroorzaken van de dood van een ander naar Belgisch en Nederlands recht (Vereniging voor de rechtsvergelijkende studie van het recht van België en Nederland), Zwolle, Tjeenk-Willink, 1956, 54 blz.
- RONSE, J., Schade en schadeloosstelling (onrechtmatige daad), s.l., A.P.R., 1957, 813 blz.
- RUTSAERT, J., Le fondement de la responsabilité civile extra-contractuelle. Etude de doctrine et de jurisprudence contemporaine, Brussel, Parijs, Bruylant, Sirey, 1930, 322 blz.
- RUTTEN, L., "Réflexions sur les frontières et les perspectives d'avenir de la répression des délits d'imprudence en relation avec la circulation routière", in Les frontières de la répression, Brussel, U.L.B., I, 1974, 77-84.
- SAINCTELETTE, Ch., De la responsabilité et de la garantie. Accidents de transport et de travail, Brussel, Parijs, Bruylant, Maresq, 1884, 258 blz.
- SAND, E.A., "Sécurité routière et limites de la recherche épidémiologique", in Les frontières de la répression, Brussel, U.L.B., I, 1974, 85-100.
- SCHUERMANS, L., "Foutverzekering of schadeverzekering ?" (Preadvies voor het 22ste Congres van de Vlaamse Juristenvereniging), in R.W., 1966-1967, 1353-1384.
- SCHUERMANS, L., "Van foutaansprakelijkheid naar schadeverzekering", in T.P.R., 1967, 1-42.
- SCHUERMANS, L., "Overzicht van rechtspraak. Onrechtmatige daad. Schade en schadeloosstelling (1961-1968)", in T.P.R., 1969, 73-141.

- SCHUERMANS, L., J. SCHRIJVERS, D. SIMOENS, A. VAN OEVELEN en M. DEBONNAIRE, "Overzicht van rechtspraak. Onrechtmatige daad. Schade en schadeloosstelling (1969-1976)", in T.P.R., 1977, 433-604.
- SIMOENS, D., "Burgerlijke aansprakelijkheid, verzekering en sociale zekerheid als stelsels tot schadevergoeding. Huidig en toekomstig samengaan", in Jura F., 1973-1974, 507-528.
- SIMOENS, D. en J. VAN LANGENDONCK, "De rechtspraak van de arbeidsgerechten over sociale zekerheid", in B.T.S.Z., 1975, 1-38, 99-146 en 205-240.
- SIMOENS, D., "Nieuwe strekkingen inzake vergoeding van verkeersongevallen", in Vervolmakingscyclus voor Verzekeringsgeneeskunde, Leuven, Gent, Antwerpen, K.U.Leuven, R.U.G., U.I.A., 1976-1977, 12-40.
- SIMOENS, D., "Over de functies van de aansprakelijkheid in de hedendaagse samenleving. Bedenkingen bij een voordracht door A. Tunc", in Verz. W., 1977, 315-318.
- SIMOENS, D., "Naar een verruiming van de bevoegdheden van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds", in Verz. W., 1977, 271-274.
- SIMOENS, D., "Arbeidsongevallen en beroepsziekten. Kritisch overzicht van recente rechtspraak over bepaalde betwiste punten", in T.S.R., 1977, blz. 393-424.
- SIMOENS, D., "Overzicht van rechtspraak. Ziekte- en invaliditeitsverzekering", in R.W., 1977-1978, 1321-1340 en 1393-1406.
- SIMONET, A., R. COOLS, J. THIRAN, Les tribunaux de police face à la délinquance routière, Charleroi, onuitg., 1972, 31 blz.

SIMONET, A., "La procédure de retrait immédiat du permis de conduire et la protection des droits de la défense", in J.T., 1976, 148-149.

SMULDERS, K., "Droit propre et action directe dans l'assurance automobile obligatoire", in B.A. De Verz., 1960, 369-480.

SPILMAN, R., "Sens et portée de l'évolution de la responsabilité civile depuis 1804. Le conflit de la faute et du risque, la justification de la notion de faute par ses origines historique et sociologique, in Koninklijke Academie van België, classe der letteren en der morele en staatkundige wetenschappen, Brussel, Paleis der academiën, 1955, II, I, 131 blz.

STASSEYNS, J., "De van het recht op een uitkering uitgesloten personen", in Verz. W., 1972, 1985-1994.

STASSEYNS, J., "Als twee wettelijke stelsels elkaar ontmoeten! Samenloop van de arbeidsongevallenwet en het gemeen recht", in Verz. W., 1976, 3-12.

STEENBERGEN, C.L., De sociale kosten van verkeersongevallen, proefschrift, Antwerpen, onuitg., 1974-1975, 93 blz.

TEUGELS, E., Van "Risque professionnel" tot "risque social", proefschrift, Brussel, 1972, onuitg., 107 blz.

TISSEYRE, Ch., "Orientation possible à donner aux recherches portant sur la sécurité routière. Le point de vue d'un psychologue", in Rev. Inst. Soc., 1970, 661-675.

TWIESSELMANN, F., "La voiture est-elle à la mesure de l'homme?", in Rev. Inst. Soc., 1970, 695-704.

ULRIX, R., "Het Waarborgfonds, het Belgisch bureau der Automobiëlverzekeraars en de Grensverzekering", in R.W., 1956-1957, 1587-1602.

VAN BUTSEELE, R., "L'Action de l'Etat en vue de la formation d'une conscience routière", in Dr. eur. transp., 1971, 36-57.

VAN DER RIJCK, J., Verantwoordelijkheid en verzekering, Antwerpen, de Verzekeringswereld, 1971, 220 blz.

VAN DER RIJCK, J., "Het begrip ongeval in het licht van de nieuwe arbeidsongevallenwet van 10 april 1971", in Recht in beweging. Opstellen aangeboden aan Prof. Mr. Ridder R. Victor, Deurne, Kluwer, 1972, II, 1141-1146.

VAN DER VORST, P., "Esquisse d'une théorie générale du 'Risque professionnel' et du 'Risque juridique'", in J.T., 1975, 373-377 en 389-394.

VANDEURSEN, J., "De psychische ongesteldheid van een autobestuurder als geval van overmacht. Parlementair werk voor onze wetgever", in Verz. W., 1976, 49-54.

VANDEURZEN, A., "De burgerlijke aansprakelijkheid bij de ongevallen op de weg van en naar het werk", in R.W., 1964-1965, 765-770.

VAN DIEVOET, E., "Onrechtmatige daad en burgerlijke verantwoordelijkheid in België en Nederland van 1804 tot 1936", in R.T., 1936, 505-517.

VAN GERVEN, W., "De invloed van de verzekering op het verbintenissenrecht", in R.W., 1962-1963, 777-792.

VAN GERVEN, W., "Algemeen overzicht van en actuele tendensen in het aansprakelijkheidsrecht gezien in verband met de medische sector", in Medische aansprakelijkheid in ziekenhuisverband, bijzonder nummer Acta Hospitalia, Centrum voor Ziekenhuiswetenschap, Leuven, 1972, 11-47.

VAN HONSTE, V., "De vergoeding door de Staat van de door slachtoffers van sommige misdrijven geleden schade", in R.D.P., 1974, 403-459.

VAN KERCKVOORDE, J., Doeltreffendheid van straffen opgelegd aan verkeersdelinquenten, proefschrift, Leuven, onuitg. 1971, 69 blz.

VAN LENNEP, R., "De theorie van het geschapen risico", in R.T., 1936, 5-12.

Verkeerscode, Heule, U.G.A., |s.d., losbladig.

Verkeersongevallen op de openbare weg met doden of gewonden, Brussel, N.I.S., 1975, 150 blz.

VIAENE, J., Schade aan de mens, III, Evaluatie van de gezondheidsschade, Antwerpen, Amsterdam, Maarten Kluwer's Int. Uitg., 1976, 709 blz.

VREBOS, J., Safety Priorities of the Future. For a Rational Approach of the Road Safety Problem, Paper Prepared for the International Vehicle and Highway Safety Conference, Washington (onuitg.), 1972, 198-202.

WALEFFE, F., "A propos du projet Tunc", in J.T., 1966, 417.

WAUTIER, J., L'assurance automobile obligatoire. Le traité Benelux, la loi, le contrat d'assurance, Brussel, Larcier, 1957, 266 blz.

Internationaal en rechtsvergelijkend

BARTSCH, H.J., Die Harmonisierung des Kraftfahrhaftungsrechts im Rahmen des Europarats, Bonn, onuitg., 1975, 14 blz.

BEDDARD, R., "Towards a European Traffic Law", in Crim. L. Rev., 1974, 574-580.

BOLGAR, V., "Motor Vehicle Accident Compensation. Types and Trends", in Am. J. Comp. L., 1953, 515-523.

BOTT, B., Der Schutz des Unfallgeschädigten durch die Kraftfahrzeugpflichtversicherung rechtsvergleichend nach deutschem, schweizerischem, französischem und englischem Recht, Karlsruhe, Verl. Versicherungswirtschaft, 1964, 130 blz.

BRENS, J.L., "Responsabilité de risque dans la circulation", in Ass. déf. Eur., 1975, 81-86.

Certain Aspects of Civil Liability. Report drawn up by the Sub-Committee on Fundamental Legal Concepts set up by the European Committee on Legal Co-operation (CCJ), Straatsburg, Raad van Europa, 1976, 19 blz.

"Dispositions fondamentales en matière de dédommagement à la suite d'accidents de la circulation", in Ass. déf. Eur., 1973, 119-131 en 139-149.

FABRY, Chr., Les accidents de trajet : la couverture de ce risque en droit français et en droit comparé, Parijs, L.G.D.J., 1970, 316 blz.

FAVRE, H., "Les travaux du conseil de l'Europe en matière de responsabilité civile des automobilistes", in B.A. De Verz., 1973, 261-274.

FIATTE, R., "Etude comparée des systèmes de réparation des préjudices en cas d'accidents d'automobiles dans les pays européens", in R.G.A.T., 160, 513-530.

FLEMING, J., "Collateral Benefits", in International Encyclopedia of Comparative Law, Tübingen, Den Haag, Parijs, New York, J.C.B. Mohr, Mouton, Oceana Publications Inc., 1971, 60 blz.

GORPHE, F., "La responsabilité du fait des automobiles en droit comparé, Jurisprudence française, lois étrangères et projets de loi", in Rev. crit. lég. jur., 1935, 150-195.

GÜLLEMANN, D., Ausgleich von Verkehrsunfallsschäden im Licht internationaler Reformprojekte. Untersuchungen zur Einführung einer obligatorischen Unfall- und Sachversicherung, Berlin, Duncker & Humblot, 1969, 176 blz.

HAFFTER, A., Die Motorfahrzeughaftpflicht im schweizerischen, deutschen, italienischen und französischen Recht. Eine rechtsvergleichene Darstellung, Winterthur, Verl. P.G. Keller, 1956, 169 blz.

HOEKEMA, A., "Zet de E.E.G. de klok terug ?", in N.J.B., 1971, 1034-1036.

JAUFFRET, C., La responsabilité civile en matière d'accidents d'automobile (étude comparée de droit espagnol, italien et français), Parijs, L.G.D.J., 1965, 287 blz.

MERTENS de WILMARS, J., "De burgerlijke aansprakelijkheid bij autoöngevallen", in R.W., 1969-1970, 730-734.

PFENNIGSTORF, W., "Unification of the Protection of Traffic Victims in Europe", in Am. J. Comp. L., 1967, 436-456.

"Les projets de convention européenne sur la responsabilité civile en cas de dommages causés par des véhicules à moteur. Assurance R.C.A. et fonds de garantie", in Ass. déf. Eur., 1973, 169-173.

Rapport explicatif concernant la Convention Européenne sur la responsabilité civile en cas de dommages causés par des véhicules automoteurs, Straatsburg, Raad van Europa, 1973, 45 blz.

"Règles de responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs dans quelques pays d'Europe occidentale", in B.A. De Verz., 1957, 673-714.

SAMUELS, A., "Damages in Personal Injuries Cases. Comparative Law Colloquium Report", in I.C.L.Q., 1968, 443-471.

TUNC, A., "Traffic Accident Compensation. Law and Proposals", in International Encyclopedia of Comparative Law, Tübingen, Den Haag, Parijs, New York, J.C.B. Mohr, Mouton, Oceana Publications Inc., 1970, 96 blz. (verkort geciteerd : Traffic Accident Compensation).

van den HAAK, H.F., "Risico-aansprakelijkheid op de Europese weg. Een ontwerpverdrag", in V.R., 1971, 121-130.

von HIPPEL, E., Schadensausgleich bei Verkehrsumfällen. Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz. Eine rechtsvergleichende Untersuchung, Berlijn, Tübingen, W. de Gruyter, J.C.B. Mohr, 1968, 139 blz.

Frankrijk

BEDOUR, J., Pour un droit spécial aux accidents de la circulation routière, Parijs, L.G.D.J., 1967, 67 blz.

BERAUD, R., "Les mythes de la responsabilité civile", in J.C.P., 1964, D., nr. 1837.

BERTRAND, E., La circulation routière. Appréciation / critique des règles juridiques actuelles et leur application judiciaire. Appréciation critique de différents projets de lois, Marseille, C.R.E.S.H., 1973, I en II, 305 en 310 blz.

BERTRAND, E., La circulation routière. Etude de sociologie juridique. Les règles juridiques actuelles et leur application judiciaire, Parijs, Collection Ministère de la Justice, 1976, 266 blz.

BETREMIEUX, P., Essai historique et critique sur le fondement de la responsabilité civile en droit français, Rijssel, ed. C. Rabbe, 1921, 208 blz.

BLAEVOET, Ch., "Nouvelle orientation de notre système de responsabilité civile", in D.H., 1966, Chr., 113-116.

BOULANGER, F., "De la codification du droit de la responsabilité automobile", in L'automobile en droit privé, Parijs, L.G.D.J., 1965, 457-482.

CAPITANT, H., A. WEILL, F. TERRE, Les grands arrêts de la jurisprudence civile, Parijs, Dalloz, 1973, 1011 blz.

CHARMONT, J., Les transformations du droit civil, Parijs, Libr. A. Colin, 1921, 296 blz.

COLLIARD, C.A., "La machine et le droit privé français contemporain", in Le droit privé français au milieu du XXe siècle. Etudes offertes à Georges Ripert, Parijs, L.G.D.J., 1950, I, 115-132.

DAHAN, M., "L'assurance automobile", in L'automobile en droit privé, Parijs, L.G.D.J., 1965, 375-422.

"Déclin de la notion de responsabilité civile en France", in J.T., 1965, 218.

DEJARDIN, M.J., "Le fondement de l'article 1384, alinéa 1 et la théorie du risque créé", in Rev. trim. dr. civ., 1949, 491-501.

DEJAËN de la BATIE, J., Appréciation in abstracto et appréciation in concreto en droit civil français, proefschrift, Parijs, onuitg., 1965, 578 blz.

DUPEYROUX, J.J., Sécurité sociale, Parijs, Dalloz, 1973, 1054 blz.

DURAND, P., La politique contemporaine de sécurité sociale, Parijs, Dalloz, 1953, 643 blz.

DURIN, D., "Sources of Reparation for Automobile Accident Victims in France", in Automobile Accident Costs and Payments (o.l.v. A. Conard), Ann Arbor, Un. Michigan Press, 1964, 455-467.

ESMEIN, P., "La faute et sa place dans la responsabilité civile", in Rev. trim. dr. civ., 1949, 481-490.

FAUCONNET, P., La responsabilité. Etude de sociologie, Parijs, libr. F. Alcan, 1928, 400 blz.

GAGNIEUR, J.P. en J.P. ARCHAMBAULT, Evaluation du préjudice subi par les victimes des accidents de la circulation, Parijs, L.G.D.J., 1970, 370 blz.

GEERTS, A., L'indemnisation des lésions corporelles à travers les siècles, Parijs, Librairies techniques, 1962, 105 blz.

GERMETTE, T., Essai sur les rapports de l'élément matériel et de l'élément intentionnel dans la responsabilité civile, proefschrift, Parijs, onuitg., 1903, 450 blz.

GOURDON, C., "L'incendie d'une ferme", in D., 1965, Chr., 181-186.

GRANGER, R., "L'influence de la sécurité sociale sur la responsabilité civile", in Dr. soc., 1955, 500-517, 573-582.

HATZFELD, H., Du paupérisme à la sécurité sociale. Essai sur les origines de la sécurité sociale en France, Parijs, Libr. A. Colin, 1971, 352 blz.

HUSSON, L., Les transformations de la responsabilité. Etude sur la pensée juridique, Parijs, P.U.F., 1947, 430 blz.

JACOB, N. en Ph. TOURNEAU, Assurance et responsabilité civile, deel I : La responsabilité civile, Parijs, Dalloz, 1972, 601 blz.

JOSSERAND, L., "La responsabilité envers soi-même", in D.H., 1934, Ch., 73-76.

JOSSERAND, L., "Sur la reconstitution d'un droit de classe", in D.H., 1937, Ch., 1-4.

LYON-CAEN, G., "Le rôle de la faute dans le droit de la sécurité sociale", in Actes du VIIIème Congrès international de droit du travail et de la sécurité sociale, Warschau, Polska Akademia Nauk, Ossolineum, 1973, II, 11-30.

MARGEAT, H., Accidents de la circulation. Responsabilité et réparation du dommage. Maux et remèdes, Parijs, L'assurance française, 1968, 70 blz.

MARTY, G., "L'expérience française en matière de responsabilité civile et les enseignements du droit comparé", in Mélanges offerts à Jacques Maury, Parijs, Dalloz, 1960, II, 173-198.

MARTY, G., "La responsabilité en question", in Rev. dr. cont., 1966, 79-84.

MAZEAUD, H., "L'absorption des règles juridiques par le principe de responsabilité civile", in D.H., 1935, Ch., 5-8.

MAZEAUD, H. en L. en A. TUNC, Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle, Parijs, Ed. Montchrestien, 1965, I, 1080 blz. (verkort geciteerd : Traité).

MAZEAUD, H., L. en J., Leçons de droit civil, Parijs, Ed. Montchrestien, 1973, II, 1^o vol., 1184 blz.

PAUFFIN de SAINT-MOREL, M., Quelques aspects de la réparation du dommage corporel (assurance et sécurité sociale), Parijs, L.G.D.J., 1966, 242 blz.

PENNEAU, J., Faute et erreur en matière de responsabilité médicale, Parijs, L.G.D.J., 1973, 409 blz.

PICARD, M., "Pour une loi sur les accidents d'automobile", in R.G.A.T., 1931, 5-20 en 489-511.

PICARD, M. en A. BESSON, "La conférence sur l'assurance automobile. Questions de responsabilité", in R.G.A.T., 1964, 145-161.

PICARD, M. en A. BESSON, Les assurances terrestres en droit français, Parijs, L.G.D.J., 1970, I, 828 blz.

PINATEL, J., "La criminologie devant la criminalité routière d'imprudence", in Premier cycle international d'études organisé par le secrétariat général de l'O.I.P.C., Parijs, 1961, 1-13.

PLANIOL, M. en G. RIPERT, Traité pratique de droit civil français, Parijs, L.G.D.J., 1952, VI, 1048 blz. (verkort geciteerd : Traité).

"Le projet Tunc et la réforme du droit des accidents de la circulation", in Dr. soc., 1967, 66-148.

RAYNAUD, P., "De la responsabilité civile à la sécurité sociale. A propos de la nouvelle législation sur les accidents de travail", in D., 1948, Chr., 89-96.

RIPERT, G., La règle morale dans les obligations civiles, Parijs, L.G.D.J., 1949, 417 blz.

RIPERT, G., Le déclin du droit. Etudes sur la législation contemporaine, Parijs, L.G.D.J., 1949, 222 blz.

RIPERT, G. en J. BOULANGER, Traité du droit civil, Parijs, L.G.D.J., 1957, II, 1150 blz. (verkort geciteerd : Traité).

ROCHE, M., "Les facteurs humains de l'accident routier", in Rev. int. pol. crim., 1968, 58-66.

SAINT-JOURS, Y., La faute dans le droit général de la sécurité sociale, Parijs, L.G.D.J., 1972, 475 blz.

SALEILLES, R., Les accidents de travail et la responsabilité civile. Essai d'une théorie objective de la responsabilité délictuelle, Parijs, éd. Rousseau, 1897, 92 blz.

SAUZET, M., De la responsabilité des patrons vis à vis des ouvriers dans les accidents industriels, Parijs, Libr. Cotillon, 1883, 76 blz.

SAVATIER, R., "Vers la socialisation de la responsabilité civile et des risques individuels", in D.H., 1931, Chr., 9-12.

SAVATIER, R., "Prolétarianisation du Droit Civil", in D., 1947, Ch., 161-164.

SAVATIER, R., Du droit civil au droit public, à travers les personnes, les biens et la responsabilité civile, Parijs, L.G.D.J., 1950, 179 blz.

SAVATIER, R., Traité de la responsabilité civile en droit français civil, administratif, professionnel, procédural, Parijs, L.G.D.J., 1951, I, 590 blz. (verkort geciteerd : Traité).

SAVATIER, R., "Personnalité et dépersonnalisation de la responsabilité civile", in Mélanges de droit, d'histoire et d'économie offerts à M. Laborde-Lacoste, Bordeaux, Ed. Bière, 1963, 329-344.

SAVATIER, R., Les métamorphoses économiques et sociales du droit civil d'aujourd'hui, première série, panorama des mutations, Parijs, Dalloz, 1964, 454 blz.

SAVATIER, R. "Comment repenser la conception française actuelle de la responsabilité civile ?", in D., 1966, Chr., 149-158.

SAVATIER, R., "Sécurité routière et responsabilité civile. A propos du 'projet Tunc'", in D.S., 1967, Ch., 1-12.

SAVATIER, R., "L'appartenance des actions en responsabilité civile nées d'un préjudice mortel du fait des accidents industriels et routiers", in Revolution der Technik. Evolutionen des Rechts. Festgabe zum 60. Geburtstag

von Karl Oftinger, Zürich, Schultheß & Co AG, 1969, 237-254.

STARCK, B., Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée, Parijs, Rodstein, 1947, 503 blz.

STARCK, B., "Les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation", in Rev. trim. dr. civ., 1966, 635-685.

STARCK, B., Droit Civil. Obligations, Parijs, Libraires techniques, 1972, 819 blz.

TEISSIERE, M., Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité, Parijs, Rousseau, 1901, 333 blz.

TUNC, A., "Logique et politique dans l'élaboration du droit, spécialement en matière de responsabilité civile", in Mélanges en l'honneur de Jean Dabin, Brussel, Parijs, Bruylant, Sirey, 1963, I, 317-339.

TUNC, A., "The Twentieth Century Development and Function of the Law of Torts in France", in I.C.L.Q., 1965, 1089-1102.

TUNC, A., La sécurité routière. Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation, Parijs, Dalloz, 1966, 75 blz. (verkort geciteerd : Sécurité routière).

TUNC, A., "L'enfant et la balle. Réflexions sur la responsabilité civile et l'assurance", in J.C.P., 1966, I, nr. 1983.

TUNC, A., "Regards sur la jurisprudence en matière de responsabilité civile délictuelle", in J.C.P., 1966, I, nr. 2010.

TUNC, A., "Pour une loi sur les accidents de la circulation", in J.T., 1966, 349-353.

- TUNC, A., "Projets et contreprojets en matière d'accident de la circulation", in R.G.A.R., 1966, nr. 7676.
- TUNC, A., "Traffic accident compensation in France. The present law and a controversial proposal", in Harv. L. Rev., 1966, 1409-1433.
- TUNC, A., "Un bilan provisoire", in Dr. soc., 1967, 71-89.
- TUNC, A., "Sur un projet de loi en matière d'accidents de la circulation", in Rev. trim. dr. civ., 1967, 82-97.
- TUNC, A., "Le colloque franco-germano-suisse sur les fondements et les fonctions de la responsabilité civile", in Rev. int. dr. comp., 1967, 157-159.
- TUNC, A., "Les problèmes contemporains de la responsabilité civile délictuelle", in Rev. int. dr. comp., 1967, 757-777.
- TUNC, A., "Pour une loi de sécurité routière", in Rev. héli. dr. int., 1967, 1-14.
- TUNC, A., "La réforme du droit des accidents de la circulation. Les projets français", in J.T., 1968, 377-379.
- TUNC, A., "Ontwerp van een nieuwe wet op de schadevergoeding bij verkeersongevallen", in Auto en leven, Brussel, uitg. Mobilisatie der gewetens, 1968, 175-185 (vertaling).
- TUNC, A., "Responsabilité civile et dissuasion des comportements antisociaux", in Mélanges offerts à Marc Ancel, Parijs, Ed. Pedone, 1968, 407-415.
- TUNC, A., "Machine et protection de l'homme", in Revolution der Technik. Evolutionen des Rechts. Festgabe zum 60. Geburtstag von Karl Otfinger, Zürich, Schulthess & Co AG, 1969, 311-320.
- TUNC, A., "Vers un droit nouveau de l'indemnisation des accidents de la circulation", in Nord. Förs. Tidskr., 1970, 289-303.

TUNC, A., "Risques et sécurité", in J.T., 1972, 457-461.

TUNC, A., "Henri De Page et la responsabilité civile", in J.T., 1972, 745-748.

TUNC, A., "Assurance de responsabilité et assurance directe dans les accidents de la circulation", in Xenion, Festschrift für Pan. J. Zepos, Athene, Freiburg, Keulen, Ch. Katsikalis Verl., 1973, 721-731.

TUNC, A., "La fonction d'indemnisation de la responsabilité civile", in Verzekeringen van vriendschap. Rechtsgeleerde opstellen aangeboden aan Prof. Mr. T.J. Dorhout Mees, Deventer, Kluwer, 1974, 143-148.

TUNC, A., "Sur la responsabilité civile amères réflexions", in R.G.A.R., 1974, nr. 9353.

TUNC, A. en J. LEAUTE, "Les frontières de la répression en matière d'imprudence", in Les frontières de la répression, Brussel, U.L.B., I, 1974, 39-58.

TUNC, A., "Fault : A Common Name for Different Misdeeds", in Tul. L. Rev., 1975, 279-284.

TUNC, A., "Le droit en miettes", in Arch. ph. dr., 1977, 31-35.

VINEY, G., Le déclin de la responsabilité individuelle, Parijs, L.G.D.J., 1965, 416 blz.

VINEY, G., "L'assurance de responsabilité civile et les autres sources d'indemnisation des victimes d'accidents", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, Gakko, 1974, 110-132.

VINEY, G., "Réflexions sur la responsabilité civile", in Rev. int. dr. comp., 1976, 581-587.

Nederland

ASSER, R.W., "Naar een nieuw aansprakelijkheidsrecht ?", in Verz. arch., 1967, 368-385.

BELINFANTE, A.D., De burgerrechtelijke gevolgen van de aanrijding met automobielen, s'Gravenhage, Belinfante, 1936, 112 blz.

BLOEMBERGEN, A.R., Naar een nieuw ongevallenrecht, Rede uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van gewoon hoogleraar in het burgerlijk recht aan de Rijksuniversiteit Leiden, Deventer, Kluwer, 1965, 31 blz.

BLOEMBERGEN, A.R., Schadevergoeding bij onrechtmatige daad, Deventer, Kluwer, 1965, 459 blz.

BLOEMBERGEN, A.R., "Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen te worden door een stelsels van verzekering ?", praeadvies, in H.N.J.V., 1967, 1-145.

BLOEMBERGEN, A.R., "Nieuwe geluiden over het nieuw ongevallenrecht", in N.J.B., 1968, 933-940 en 961-968.

BLOEMBERGEN, A.R., "The forensic lottery", in N.J.B., 1969, 211-214.

BLOEMBERGEN, A.R., "Aansprakelijkheid en sociale verzekering; nieuwe ontwikkelingen", in S.M.A., 1970, 74-80.

BLOEMBERGEN, "Kroniek van het nieuwe ongevallenrecht", in N.J.B., 1971, 985-1000.

BLOEMBERGEN, A.R., Duizend botsingen. Een kwantitatieve analyse van civiele rechtbankvonnissen in verkeerszaken, Deventer, Kluwer, 1972, 75 blz.

BLOEMBERGEN, A.R., "De D.O.T.-studie voltooid", in N.J.B., 1972, 547-549.

BLOEMBERGEN, A.R., "Naar een nieuw verkeersongevallenrecht", in N.J.B., 1973, 961-971 en 998-1009.

BLOEMBERGEN, A.R. en P.J.M. van WERSCH, Verkeersslachtoffers en hun schade, Deventer, Kluwer, 1973, 241 blz.

BLOEMBERGEN, A.R., "The sources of indemnity of accident victims", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, Gakko, 1974, 173-200.

BLOEMBERGEN, A.R., "Aansprakelijkheidsstelsel zonder schuld", in N.J.B., 1975, 622-624.

BOCKER, B.F.M., "Nogmaals : de afschaffing van aansprakelijkheid bij verkeersongevallen", in V.R., 1966, 177-181.

BONGERS, H.A., "Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen te worden door een stelsel van verzekering ?", praeadvies, in H.N.J.V., 1967, 149-228.

BOSSCHER, A., "La nouvelle loi sur l'assurance en cas d'incapacité de travail aux Pays-Bas", in Dr. soc., 1967, 588-591.

BUIKHUISEN, W., "Répression et sécurité routière : une expérience", in Rev. Int. Soc., 1970, 749-763.

CLAUSING, P., "Het verhaalsrecht van de uitvoeringsorganen van de wettelijke arbeidsongeschiktheidsverzekering", in N.J.B., 1965, 523-526.

CLAUSING, P., "Een nieuw geluid van prof. mr. A.R. Bloembergen over een nieuw ongevallenrecht", in N.J.B., 1965, 1140-1141.

DELEEDE, L.J.M., "Het verband tussen gedragingen van een verzekerde en het recht op uitkering in enkele sociale verzekeringswetten", in Hedendaags arbeidsrecht, Opstellen aangeboden aan M.G. Levenbach, Alphen a.d. Rijn, Samson, 1966, 202-213.

GILTAY VETH, N.J.P., "Verkeersschade", in N.J.B., 1973, 16-20.

GOUDSMIT, J.J., "Onrechtmatige daad of schadeverwekkende daad ?", in N.J.B., 1972, 1213-1224.

HOEKEMA, A., Schadeplichtigheid in het verkeer. De betekenis van de overtreding van verkeersregels voor civielrechtelijke aansprakelijkheid, Zwolle, Tjeenk-Willink, 1970, 208 blz.

HOEKEMA, A., Vergoeding van verkeersschade. Serie Recht en Praktijk, Deventer, Kluwer, 1976, 64 blz.

HOFMANN, L.C. (bewerkt door H. DRION en K. WIERSMA), Het Nederlands verbintenissenrecht, Groningen, Wolters-Noordhoff N.V., 1971, II, 438 blz.

MIJNSSSEN, F.H.J., Regresrecht van de schadeverzekeraar, Amsterdam, Scheltema en Holkema N.V., 1970, 24 blz.

Nota Verkeersveiligheid, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 's Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1967, 34 blz.

PALM, G.F., Aanrijding, schade en aansprakelijkheid, Deventer, F.E.D., 1971, 290 blz.

POLAK, J.M., "De vergadering van de Nederlandse Juristen-vereniging te Zwolle", in N.J.B., 1967, 689-693.

ROOD, M.G., "Naar een nieuw ongevallenrecht", in V.R., 1967, 97-101.

RUTTEN, L.E.H., "Naar een afschaffing van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor verkeersongevallen ?", in V.R., 1966, 1-8.

RUTTEN-ROOS, A., "Verkeersschade", in N.J.B., 1972, 957-968.

RUTTEN-ROOS, A., "Nogmaals : verkeersschade", in N.J.B., 1973, 259-261.

SWART, P.J., "Bloembergens" nieuwe ongevallenrecht", in V.R., 1967, 25-31.

Van der VEEN, Th.L., "Nu wordt het werkelijk tijd om in artikel 31 W.V.W., lid 1, het begrip houder te verduidelijken", in N.J.B., 1965, 26.

Van der WANSEM, J.J., Motorrijtuigenverzekering, Amsterdam, De Bussy's verzekeringsreeks, 1966, 189 blz.

Van ESVELD, N.E.H., "De grens tussen sociale en particuliere verzekering", in Verz. arch., 1965, 210-230.

Van MARWIJK KOOY, B., "Afschaffing van aansprakelijkheid voor verkeersongevallen ?", in V.R., 1966, 73-76.

Verkeersschade, aansprakelijkheid en verzekering, Symposium, gehouden in het RAI-Congrescentrum te Amsterdam op donderdag 4 november 1971, Deventer, Kluwer, 1972, 87 blz.

WACHTER, B., "Van aansprakelijkheids- naar verkeersverzekering ? Of niet ?", in R.M.T., 1975, 227-271.

"Werkgroep bestudeert aansprakelijkheidsstelsel zonder schuld", in N.J.B., 1975, 360.

WESEMANN, P., "Strafrecht en verkeersschade", in N.J.B., 1973, 11-16.

WESSELS, R.J.C., "Nogmaals : de afschaffing van aansprakelijkheid bij verkeersongevallen", in V.R., 1966, 173-177.

"Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (W.A.M.). Ontwerp van wet tot wijziging", in N.J.B., 1966, 915-916.

Duitsland

BAUMANN, H., "Soziale Sicherung gegen Unfälle im Strassenverkehr ?", in VSSR, 1975, 1-45.

BERNSTEIN, H., "Reparation for Traffic Injuries in West Germany", in Automobile Accident Costs and Payments (o.l.v. A. Conard e.a.), Ann Arbor, Un. Illinois Press, 1964, 468-483.

BOGS, H., Die Sozialversicherung im Staat der Gegenwart, Berlin, Duncker & Humblot, 1973, 682 blz.

BOHMER, E., "Keine Geföhrdungshaftung des Kraftfahrzeugführers", in NJW, 1970, 1724-1725.

BORGSMANN, B., "Soll unser System der Zuteilung von Unfallschäden reformiert werden ?", in ZRP, 1973, 53-57.

BÖTTINGER, K., "Ueberwindung der Haftpflichtversicherung ?", in VersR, 1952, 306-309.

GÜLLEMAN^N, D., Ausgleich von Verkehrsunfallschäden im Licht internationaler Reformprojekte. Untersuchungen zur Einführung einer obligatorischen Unfall- und Sachversicherung, Berlin, Duncker & Humblot, 1969, 176 blz.

GÜLLEMAN^N, D., "Der Ausgleich von Verkehrsunfällen. Ein ungelöstes Problem", in ZPR, 1974, 35-43.

HALLER, M., Sicherheit durch Versicherung ? Gedanken zur künftigen Rolle der Versicherung, Bern, Frankfurt am Main, Herbert Lang Verl., 1975, 201 blz.

HARTMANN, P., Der Verkehrsunfall, München, Verl. C.H. Beck, 1969, 192 blz.

HOHLOCH, G., "L'assurance de responsabilité civile et les autres sources d'indemnisation des victimes d'accidents", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, Gakko, 1974, 94-109.

KÖHLER, H., "Haftpfllicht- oder Unfallversicherung ?", in VW, 1966, 254-255.

O'CONNELL, J. en J. GRUNWALD, "No-Fault Kfz-Versicherung für Deutschland ?", in ZversWiss, 1974, 277-299.

PEDAMON, M., "Le projet de réforme du droit des accidents de la circulation de M. Eike von Hippel", in Rev. int. dr. comp., 1969, 151-157.

SCHÄFER, D., Soziale Schäden, soziale Kosten und soziale Sicherung, Berlijn, Duncker & Humblot, 1972, 283 blz.

SCHMEER, H., "Haftungersetzung durch Versicherungsschutz ?", in VersR, 1973, 390-397.

SCHMIDT, J., Schadenersatz und Strafe. Zur Rechtfertigung des Inhaltes von Schadenersatz aus Verschuldenshaftung, Bern, Frankfurt a.m., Herbert, Peter Lang, 1973, 75 blz.

SIEG, K., "Haftungersetzung durch Versicherungsschutz ?", in ZHR, 1950, 95-118.

STOLL, H., "Reform des Kraftfahrzeughaftpflichtsrechtes ?", in RabelsZ, 1972, 285-314.

von HIPPEL, E., "Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen. Umriss eines neuen Systems", in NJW, 1967, 1729-1737.

von HIPPEL, E., Schadenausgleich bei Verkehrs-unfällen. Haftung-ersetzung durch Versicherungsschutz. Eine rechtsver-gleichende Untersuchung, Berlijn, Tübingen, W. de Gruy-ter, J.C.B. Mohr, 1968, 139 blz.

WANNAGAT, G., "Zum Versicherungsschutz der Arbeits- und Stras-senverkehrsoffer", in Festschrift für L. Schnorr von Caroslfeld zum 70. Geburtstag, Keulen, Berlijn, Bonn, München, Carl Heymann Verl., 1972, 497-516.

WEITNAUER, H., "Remarques sur l'évolution de la responsabili-té civile délictuelle en droit allemand", in Rev. int. dr. comp., 1967, 807-826.

WEYERS, H.L., Unfallschäden. Praxis und Ziele von Haftpflicht- und Vorsorgesystemen, Frankfurt a. M., Athenäum Verl., 1971, 681 blz.

WEYERS, H.L., "The economic treatment of traffic accidents; facts and perspectives in the federal republic of Germany", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, Gakko, 1974, 74-93.

WUSSOW, W., Das Unfallhaftpflichtrecht, Keulen, Berlijn, Bonn, München, Carl Heymanns Verl., 1972, 918 blz.

Groot-Brittannië

ATTIYAH, P.S., Accidents, Compensation and the Law, Londen, Weidenfeld & Nicolson, 1970, 633 blz.

ATTIYAH, P.S., "Report of a Committee of the Society of Conservative Lawyers : Compensation for the injured", in Mod. L. Rev., 1971, 432-436.

ELLIOTT, D.W. en H. STREET, Road Accidents, Londen, Penguin Press, 1968, 295 blz.

FLEMING, J., An Introduction to the Law of Torts, Oxford, Clarendon Press, 1967, 230 blz.

HARRIS, D.R., Report of a pilot survey of the financial consequences of personal injuries suffered in road accidents in the city of Oxford during 1965, Oxford, onuitg., 1968, 125 blz.

HARRIS, D.R., "Analysis of the British Auto Accident Compensation System", in Comparative Studies in Automobile Accident Compensation, Washington, D.O.T., 1970, 65-114.

HARRIS, D.R., "The Legal System of Compensation for Death and Personal Injury Suffered in Accidents", in Impairment, Disability and Handicap (o.l.v. D. Lees en S. Shaw), Londen, Heinemann, 1974, 30-55.

- ISON, T.G., The forensic lottery, Londen, Staples Press, 1967, 225 blz.
- LYON, C.S.S., "Compensation for Accident Victims", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, Gakko, 1974, 133-159.
- LEES, D. en S. SHAW, Impairment, Disability and Handicap. A Multi-disciplinary View, Londen, Heinemann, 1974, 193 blz.
- No Fault on the Roads. A Report by Justice, Londen, Stevens and Sons Ltd., 1974, 57 blz.
- NORMAN, L.G., Les accidents de la route. Epidémiologie et prévention, Genève, W.G.O., 1963, 114 blz.
- OGDEN, M., J. BARKER, J. GRIFFITHS, F. WALEY, Compensation for the Injured, s.l., s.d., III, 75-112.
- ROGERS, W.V.H., Winfield and Jolowicz on Torts, Londen, Sweet and Maxwell, 1975, 672 blz.
- STOLJAR, S., "Accidents, Costs and Legal Responsibility", in Mod. L. Rev., 1973, 233-244.
- STREET, H., "Automobile Injury Reparation in England", in Automobile Accident Costs and Payments (o.l.v. A. Conrad e.a.), Ann Arbor, Un. Michigan Press, 1964, 419-437.
- TUNC, A., "L'indemnisation des dommages corporels accidentels. Les lois nord-américaines et néo-zélandaise. Les commissions anglaise et irlandaise", in Rev. int. dr. comp., 1973, 680-688.
- VEITCH, E. en D. MIERS, "Assault on the Law of Tort", in Mod. L. Rev., 1975, 139-152.
- WILLETT, T.C., Criminal on the Road. A study of serious motoring offences and those who commit them, Londen, Tavistock Publications, 1964, 343 blz.

WILLETT, T.C., Drivers after Sentence, London, Heinemann, 1973, 182 blz.

Skandinavië

BENGTSSON, B., "Personal Injury Boards in Sweden", in Am. J. Comp. L., 1970, 108-125.

Compensation for Traffic Damage, Summary of the Report submitted in October 1974 by the Traffic Damage Committee, Stockholm, S.O.U. (Statens offentliga Utredningar), 1974, 27 blz.

GOMARD, B., "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries", in Am. J. Comp. L., 1970, 80-107.

GOMARD, B., "Compensation for Personal Injuries from Accidents Under Danish Law", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, Gakko, 1974, 27-73.

HELDRIK, A., "Compensating Non-Economic Losses in the Affluent Society", in Am. J. Comp. L., 1970, 22-30.

HELLNER, J., "Tort Liability and Liability Insurance", in Scand. St. L., 1962, 129-162.

HELLNER, J., "Reparation of Personal Injuries in Sweden", in Automobile Accident Costs and Payments (o.l.v. A. Conard e.a.), Ann Arbor, Un. Michigan Press, 1964, 438-454.

HELLNER, J., "Développement et rôle de la responsabilité civile délictuelle dans les pays Scandinaves", in Rev. int. dr. comp., 1967, 779-805.

HELLNER, J., "Unification of Law in Scandinavia", in Am. J. Comp. L., 1968, 88-106.

HELLNER, J., Analysis of the Swedish Auto Accident Compensation System, Stockholm, onuitg., 1969, 49 blz.

HELLNER, J., "Damages for Personal Injury and the Victim's Private Insurance", in Am. J. Comp. L., 1970, 126-144.

HELLNER, J., "Social Insurance and Tort Liability in Sweden", in Scand. St. L., 1972, 187-209.

HELLNER, J., "Tort Liability and Social Insurance in Sweden", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, Gakko, 1974, 210-224.

HELLNER, J., "La nouvelle loi suédoise sur la responsabilité civile", in Rev. int. dr. comp., 1973, 686-692.

HELLNER, J., "La nouvelle loi suédoise sur l'assurance automobile obligatoire", te verschijnen in R.G.A.T.

JORGENSEN, S., "The Decline and Fall of the Law of Torts", in Am. J. Comp. L., 1970, 39-53.

KRUSE, A.V., "The Scandinavian Law of Torts. Theory and Practice in the Twentieth Century", in Am. J. Comp. L., 1970, 58-79.

LEROY, M. en H. MARGEAT, "La réparation des dommages causés par un véhicule à moteur : l'exemple suédois", in Gaz. Pal., 3 juli 1976, blz. 2-4.

RIKHEIM, E., Assurance contre les accidents corporels en faveur des victimes d'accidents de roulage, Bref aperçu des règles norvégiennes sur l'indemnisation des dommages causés par des automobiles, onuitg., coll. A.I.D.A., 1967, 14 blz.

ROSSI, A., "On the Finnish Motor Insurance System", in Insurance in Finland, Helsinki, C.E.A., 1972, blz. 67-70.

ROUTAMO, E., "What Constitutes a Traffic Accident ? The Finnish Approach to Some Definition Problems", in Scand. St. L., 1970, blz. 149-165.

SELMER, K.S., "Personal Injury Law in the Nordic Countries", in Am. J. Comp. L., 1970, 54-57.

SELMER, K.S., "Interactions between Insurance and Tort Theories in the Norwegian Law of Personal Injury", in Am. J. Comp. L., 1970, 145-169.

SORATIE, S., "Third Party Insurance and other Motor Vehicle Insurance in the 1960's", in Insurance in Finland, Helsinki, C.E.A., 1972, 55-72.

STOLL, H., "Penal Purposes in the Law of Tort", in Am. J. Comp. L., 1970, 3-21.

STRAHL, I., "Les congrès de juristes nordiques", in Rev. int. dr. comp., 1952, 259-267.

STRAHL, J., "Tort Liability and Insurance", in Scand. St. L., 1959, 199-210.

TUNC, A., "L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation : le projet suédois", in Rev. int. dr. comp., 1975, 155-156.

USSING, H., "The Scandinavian Law of Torts. Impact of Insurance on Tort Law", in Am. J. Comp. L., 1952, 359-372.

USSING, H., "Evolution et transformation du droit de la responsabilité civile", in Rev. int. dr. comp., 1955, 485-498.

Nieuw-Zeeland en Australië

A Brief Description of the Accident Compensation Scheme Operating in New Zealand, Wellington, Accident Compensation Commission, 1976, 40 blz.

Compensation and Rehabilitation in Australia, Report of the National Committee of Inquiry, Canberra, Australian Government Publishing Service, 1974, 407 blz.

FAHY, J.L., Accident Compensation Coverage for Industry, Home and Recreation. The Administration of the Accident Compensation Act 1972, Wellington, Accident Compensation Commission, 1976, 34 blz.

HARRIS, D.R., "Accident Compensation in New Zealand : A Comprehensive Insurance system", in Mod. L. Rev., 1974, 361-376.

MATHESON, J.M., "Compensation for Personal Injury in New Zealand", in I.C.L.Q., 1969, 191-206.

MATHIESON, D.L., "Report of Royal Commission on Compensation for Personal Injury in New Zealand", in Mod. L. Rev., 1968, 544-549.

McKENZIE, P.D., "Report of the Select Committee on Compensation for Personal Injury in New Zealand", in Mod. L. Rev., 1971, 242-249.

PALMER, G.W.R., "Abolishing the personal Injury Tort System : The New Zealand Experience", in Alberta L. Rev., 1971, 169-188.

PALMER, G. en E. LEMONS, "Towards the disappearance of Tort Law - New Zealand's new Compensation Plan", in Un. Ill. L.F., 1972, 693-742.

PALMER, G.W.R., "Compensation for Personal Injury : A Requiem for the Common Law in New Zealand", in Am. J. Comp. L., 1973, 1-44.

PALMER, W.G.R., "Accident Compensation in New Zealand : the First Two Years", in Am. J. Comp. L., 1977, 1-45.

Personal Injury. A Commentary on the Report of the Royal Commission of Inquiry into Compensation for Personal Injury in New Zealand, presented by the House of Representatives by Leave, Wellington, Government Printer, 1969, 174 blz.

Report of the Royal Commission of Inquiry on Compensation for Personal Injury in New Zealand, Wellington, Government Printer, 1967, 254 blz.

Report of Select Committee on Compensation for Personal Injury in New Zealand Laid on the Table of the House of Representatives, Wellington, Government Printer, 1970, 84 blz.

SZAKATS, A., "Compensation for Personal Injury. Individual Liability or Collective Responsibility ?", in Tasm. L. Rev., 1969, 204-225.

SZAKATS, A., "Reform of Personal Injury Compensation : the White Paper on the Woodhouse Report", in N.Z. Un. L. Rev., 1970, 139-156.

TUNC, A., "L'indemnisation des dommages corporels subis par accident : le rapport de la commission royale néo-zélandaise", in Rev. int. dr. comp., 1968, 698-701.

TUNC, A., "L'indemnisation des victimes d'une incapacité physique ou mentale : le projet australien", in Rev. int. dr. comp., 1974, 847-850.

TUNC, A., "L'indemnisation des dommages corporels et des incapacités physiques et mentales", in Dr. soc., 1975, 133-135.

VENNELL, M., "L'indemnisation des dommages corporels par l'Etat : les résultats d'une expérience d'indemnisation automatique en Nouvelle-Zélande", in Rev. int. dr. comp., 1976, 73-82.

von HIPPEL, E., "Haftungersetzung durch Volksunfallversicherung ? Das neuseeländische Beispiel", in ZRP, 1976, 252-254.

Noord-Amerika

ALEXANDER, G.R., "Special Statutes Report : Federal No-Fault Insurance Developments", in The INCL Brief, 1976, 1-14.

Analysis of Automobile No-Fault Statutes, New York, General Adjustment Bureau, 1976, 32 blz.

Automobile Insurance... For Whose Benefit ? (Report to Governor N. Rockefeller), New York, Insurance Department, 1970, 164 blz.

BAUDOUIN, L., Traité pratique de la responsabilité en cas d'accident d'automobile (Québec), Toronto, Corswell Co., 1955, 416 blz.

BEESELY, M.C. en T.C. EVANS, "Coûts et avantages des mesures de sécurité routière", in Rapport de la neuvième table ronde d'économie des transports, Parijs, onuitg., 1970, 1-93.

BISHOP, J.W., "The Validity Under the Constitution of the United States of Basic Protection Insurance and Similar Proposals for the Reform of the System of Compensating Victims of Automobile Accidents", in Constitutional Problems in Automobile Accident Compensation Reform, Washington, D.O.T., Automobile Insurance and Compensation Study, 1970, 35-58.

BLUM, W. en H. KALVEN jr., Public Law Perspectives on a Private Law Problem - Auto Compensation Plans, Boston, Little Brown and Co., 1965, 88 blz.

BLUM, W. en H. KALVEN jr., "The Empty Cabinet of Dr. Calabresi", in Un. Chi. L. Rev., 1967, 239-245.

BOMBAUGH, R.L., "The Department of Transportation's Auto Insurance Study and Auto Accident Compensation Reform", in Cal. L. Rev., 1971, 207-240.

BOODMAN, D., "Safety and Systems Analysis, With Applications to Traffic Safety", in Law. Cont. Probl., 1968, 488-511.

BOVBJERG, R.L., "The Impact of No-Fault Auto Insurance on Massachusetts Courts", in No-Fault Automobile Insurance in Action : the experiences in Massachusetts, Florida, Delaware and Michigan, New York, Oceana Publications, Inc. Dobbs Ferry, 1977, 127-172.

BOVBJERG, R.L., "Massachusetts No-Fault : A note on Some Changes in the Law and in Rate Levels", in No-Fault Automobile Insurance in Action : the experiences in Massachusetts, Florida, Delaware and Michigan, New York, Oceana Publications, Inc. Dobbs Ferry, 1977, 247-264.

BUCKLEY, R.B., "Insurance", in Syr. L. Rev., 1972, 363-377.

CALABRESI, G., "Some Thoughts on Risk Distribution and the Law of Torts", in Yale L.J., 1961, 499-551.

CALABRESI, G., "Fault, Accidents and the Wonderful World of Blum and Kalven", in Yale L.J., 1965, 216-238.

CALABRESI, G., "The decision for Accidents. An approach to nonfault allocation of Costs", in Harv. L. Rev., 1965, 713-745.

CALABRESI, G., "Transaction Costs, Resource Allocation and Liability Rules. A Comment", in Journal of Law and Economics, 1968, 67-73.

CALABRESI, G., "Does The Fault System Optimally Control Primary Accident Costs ?", in Law Cont. Probl., 1968, 429-461.

CALABRESI, G., The Costs of Accidents. A Legal and Economic Analysis, New Haven, London, Yale Un. Press, 1970, 340 blz. (verkort geciteerd : Costs of Accidents).

CALABRESI, G., "The New York Plan : A Free Choice Modification", in Col. L. Rev., 1971, 267-273.

CALABRESI, G. en J. HIRSCHOFF, "Towards a Test for Strict Liability in Torts", in Yale L.J., 1971, 1055-1085.

CALABRESI, G., "Optimal Deterrence and Accidents", in Yale L.J., 1975, 656-671.

CLARK, R.S. en G.E. WATERSON, "No-Fault in Delaware", in No-Fault Automobile Insurance in Action : the experiences in Massachusetts, Florida, Delaware and Michigan, New York, Oceana Publications Inc., Dobbs Ferry, 1977, 333-372.

CONARD, A., J. MORGAN, R. PRATT, Ch. VOLTZ, R. BOMBAUGH, Automobile Accident Costs and Payments. Studies in the Economics of Injury Reparation, Ann Arbor, Un. Michigan Press, 1964, 506 blz.

CONARD, A., "The Economic Treatment of Automobile Injuries", in Mich. L. Rev., 1964, 279-321.

CONARD, A., "Remarks on Basic Protection Automobile Insurance", in Un. Ill. L.F., 1967, 440-453.

CONE, A.J., "The Keeton-O'Connell Monstrosity", in Protection For The Traffic Victim. The Keeton-O'Connell Plan And Its Critics, Ann Arbor, Institute of Continuing Legal Education, 1968, 159-176.

Constitutional Problems in Automobile Accident Compensation Reform, D.O.T., Automobile Insurance and Compensation Study, Washington, U.S. Government Printing Office, 1970, 94 blz.

CORSTVET, E., "The Uncompensated Accident and its Consequences", in Law Cont. Probl., 1936, 466-475.

DAVIDSON, L.G., "Remarks on Basic Protection Automobile Insurance", in Un. Ill. L.F., 1967, 454-457

DINNEEN, E., "How Faultless are the No-Fault Statutes ? A State Survey", in B.C. Ind. Com. L. Rev., 1971, 935-954.

Dollars, Delay and the Automobile Victim. Studies in Reparation for Highway Injuries and Related Court Problems, Indianapolis, Kansas City, New York, Bobbs Murill Co. Inc., 1968, 218 blz.

DUKAKIS, M.S., "Legislators Look at Proposed Changes", in Un. Ill. L.F., 1967, 582-591.

Economic Consequences of Automobile Accident Injuries, D.O.T., Automobile Insurance and Compensation Study, Washington, U.S. Government Printing Office, 1970, I en II, 383 en 294 blz.

EHRENZWEIG, A., "Assurance Oblige. A Comparative Study", in Law Cont. Probl., 1950, 445-454.

EHRENZWEIG, A., Full Aid Insurance for the Traffic Victim. A Voluntary Compensation Plan, Berkeley, University of California Press, 1954, 72 blz.

EHRENZWEIG, A., "Negligence without Fault. Trends towards an Enterprise Liability of Insurable Loss", in Cal. L. Rev., 1966, 1421-1477.

ESMEIN, P., "Un plan américain d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile", in J.C.P., 1955, I, nr. 1253.

"Fault Liability (Tort) in New York", in Curr. Leg. Dev., 1970, 715-716.

FEEZER, L., "Capacity to Bear Loss as a Factor in the Decision of Certain Types of Tort Cases", in Un. Pa. L. Rev., 1930, 805-837.

First-Party Auto Insurance, New York, Insurance Information Institute, 1973 (losbladig).

- FLEMING, J., "The Collateral Source Rule and Loss Allocation in Tort Law", in Cal. L. Rev., 1966, 1478-1549.
- FLEMING, J., "Liability, Insurance and Risk Pooling in the Field of Injury Compensation", in Legal Thought in the U.S.A. Under Contemporary Pressures, Brussel, Bruylant, 1970, 183-201.
- FLEMING, J., "Insurance - Subrogation - Priority Between Insurer and Insured", in Can. B. Rev., 1974, 103-112.
- FRANKLIN, M., R. CHANIN en I. MARK, "Accidents, Money and the Law : A Study of the Economics of Personal Injury Litigation", in Col. L. Rev., 1961, 1-39.
- FRANKLIN, M., "Replacing the Negligence Lottery : Compensation and Selective Reimbursement", Un. Va. L. Rev., 1967, 774-791.
- FRIEDMANN, W.G., "Social Insurance and the Principles of Tort Liability", in Harv. L. Rev., 1949, 241-265.
- FRINK, G.R., "The Legal Profession and the No Fault Reform Issue", in Am. Bar Assoc. J., 1975, 1498-1500.
- FUCHSBERG, J.D., "Lawyers View Proposed Changes", in Un. Ill. L.F., 1967, 565-581.
- GARDNER, G., "Insurance against Tort Liability. An Approach to the Cosmology of the Law", in Law Cont. Probl., 1950, 455-469.
- GHIARDI, J. en J.J. KIRCHER, "Automobile Insurance : An Analysis of the Massachusetts Plan", in Syr. L. Rev., 1970, 1135-1147.
- GHIARDI, J. en J.J. KIRCHER, "Auto Insurance in New York State", in Syr. L. Rev., 1972, 197-206.
- GOLLER, B.F., "Modeling the Traffic Safety Systems", in Acc. An. Prev., 1969, 167-214.

GRAD, F.P., "Recent Developments in Automobile Accident Compensation", in Col. L. Rev., 1950, 300-330.

GREEN, J., The Saskatchewan Government Insurance Program for Insuring Automobile Accidents, Philadelphia, onuitg., 1969, 18 blz.

GREEN, M.D., "Basic Protection and Court Congestion", in Protection For The Traffic Victim. The Keeton-O'Connell Plan And Its Critics, Ann Arbor, Inst. Continuing Legal Education, 1968, 231-253.

HADDON, W. jr., | A Logical Framework for Categorizing Highway Safety Phenomena and Activity, Rotterdam, onuitg. , 1970, 1-10.

HARWAYNE, F., "Insurance Costs of Basic Protection Plan in Michigan", in Un. Ill. L.F., 1967, 479-564.

Hearings before the Committee on Commerce United States Senate. Ninety-fourth Congress, first Session on S. 354 to regulate commerce by establishing a nation-wide system to restore motor vehicle accident victims and by requiring no-fault motor vehicle insurance as a condition precedent to using a motor vehicle on public roadways, Washington, U.S. Government Printing Office, 1975, 646 blz.

HOFSTADTER, S.H. en R. PESNER, "A National Compensation Plan for Automobile Accident Cases", in Rec. Ass. Bar N.Y., 1967, 615-620.

JAFFE, L., "Damages for personal injury. The impact of Insurance", in Law Cont. Probl., 1953, 219-240.

JONES, Th.C., "No-Fault Automobile Insurance in Michigan. A Preliminary Study", in No-Fault Automobile Insurance in Action : the experiences in Massachusetts, Florida, Delaware and Michigan, New York, Oceana Publications Inc., Dobbs Ferry, 1977, 379-394.

KEETON, R.E., "Conditional Fault in the Law of Torts", in Harv. L. Rev., 1959, 401-444.

KEETON, P. en R.E. KEETON, Compensation Systems. The Search for a Viable Alternative to Negligence Law, American Casebook Series, West Publishing Co., St Paul, 1971, 83 blz.

KEETON, R.E. en J. O'CONNELL, "Basic Protection : A Proposal for Improving Automobile Claims Systems", in Harv. L. Rev., 1964, 329-384.

KEETON, R.E. en J. O'CONNELL, Basic Protection for the Traffic Victim. A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, Boston, Toronto, Little Brown Co., 1965, 624 blz. (verkort geciteerd : Basic Protection).

KEETON, R.E. en J. O'CONNELL, "Basic Protection Automobile Insurance", in Un. Ill. L.F., 1967, 400-458.

KEETON, R.E. en J. O'CONNELL, "Alternative Paths Towards Nonfault Automobile Insurance", in Col. L. Rev., 1971, 241-266.

KEETON, R.E., "L'assurance automobile permettant l'indemnisation des victimes indépendamment de la faute dans le Massachusetts", in Rev. int. dr. comp., 1971, 115-119.

KEETON, R.E., "The Case for No Fault Insurance", in Miss. L.J., blz. 8-14; ook in Tort Law, No-Fault and Beyond (o.l.v. J. O'Connell en R.C. Henderson), New York, Matthew Bender, 1975, 223-230.

KEMPER, J.S. jr., "The Basic Protection Plan : Reform or Regression ?", in Un. Ill. L.F., 1967, 459-478.

KENNEY, R.J. en Cl. McCARTHY, "No-Fault in Massachusetts. Chapter 670, Acts of 1970. A Synopsis and Analysis", in Mass. L.Q., 1970, 23-51.

KENNEY, R.J., "A Pilgrim's Progress - Three Years of No-Fault in Massachusetts", in For., 1973, 129-137.

KIMBALL, S., "Automobile Accident Compensation Systems. Objectives and Perspectives", in Un. Ill. L.F., 1967, 370-399.

KING, J.Y., Compensation for Traffic Injuries : New York and Comparative Jurisdictions, New York, onuitg., 1970, 16 blz.

KLEIN, D. en J.O. WALLER, "Causation, Culpability and Deterrence in Highway Crashes", in Automobile Insurance and Compensation Study, Washington, D.O.T., 1970, 218 blz.

KNEPPER, W.E., "Alimony for Accident Victims ?" in Protection For The Traffic Victim. The Keeton-O'Connell Plan And Its Critics, Ann Arbor, Inst. Continuing Legal Education, 1968, 177-212.

KRETZMER, J., "Bookreview : The Costs of Accidents. A Legal and Economic Analysis, by G. Calabresi", in Isr. L. Rev., 1974, 149-156.

LANG, O. E., "Compensation of Victims. A pious and misleading Platitude", in Cal. L. Rev., 1966, 1159-1167.

LINDSEY, C., "Due Process, Equal Protection and 'No-Fault' Allocation of the Costs of Automobile Accidents", in Constitutional Problems in Automobile Accident Compensation Reform, Washington, D.O.T., Automobile Insurance and Compensation Study, 1970, 1-34.

LITTLE, J.W., "No-Fault Auto Reparation in Florida : An Empirical Examination of Some of Its Effects", in No-Fault Automobile Insurance in Action : the experiences in Massachusetts, Florida, Delaware and Michigan, New York, Oceana Publications, Inc. Dobbs Ferry, 1977, 265-326.

LYNCH, A.V., "Insurance", in Syr. L. Rev., 1974, 239-252.

MALONE, W.S., "Ruminations on the Role of Fault in the History of Torts", in Tort Law, No-Fault and Beyond (o.l.v. J. O'Connell en R.C. Henderson), New York, Matthew Bender, 1975, 1-41.

MARRYOTT, F.J., "The Tort System and Automobile Claims. Evaluating the Keeton-O'Connell Proposal", in Protection For The Traffic Victim. The Keeton-O'Connell Plan and Its Critics, Ann Arbor, Inst. Continuing Legal Education, 1968, 213-230.

MICHELMAN, F., "Pollution as a Tort. A Non-accidental Perspective on Calabresi's Costs", in Yale L.J., 1972, 647-686.

MORRSI, Cl., "Hazardous Enterprises and Risk Bearing Capacity", in Yale L.J., 1952, 1172-1179.

MORRIS, Cl. en J. PAUL, "The Financial Impact of Automobile Accidents", in Un. Pa. L. Rev., 1962, 913-933.

MOYNIHAN, D., "Changes for Automobile Claims ?", in Un. Ill. L.F., 1967, 361-369.

NIXON, R.M., "Changing Rules of Liability in Automobile Accident Litigation", in Law Cont. Probl., 1936, 476-490.

O'CONNELL, J. en W.H. WILSON, Car Insurance and Consumer Desires, Urbana, Chicago, Londen, Un. Ill. Press, 1969, 115 blz.

O'CONNELL, J. en W.H. WILSON, "Public Opinion on No-Fault Auto Insurance", in Un. Ill. L.F., 1970, 307-341.

O'CONNELL, J., The Injury Industry and the Remedy of No-Fault Auto Insurance, New York, Chicago, Washington, Commerce Clearing House Inc., 1971, losbladig.

O'CONNELL, J. en R.C. HENDERSON, Tort Law, No-Fault and Beyond. Teaching Materials on Compensation for Accidents and Ailments in Modern Society, New York, Matthew Bender, 1975, (losbladig).

O'CONNELL, J. en R.C. HENDERSON, "A Brief Description of No-Fault Automobile Insurance", in Tort Law, No-Fault and Beyond (o.l.v. J. O'Connell and R.C. Henderson), New York, Matthew Bender, 1975, 189-196.

O'CONNELL, J., Ending Insult to Injury. No-Fault Insurance for Products and Services, Urbana, Chicago, London, Un. Ill. Press, 1975, 254 blz.

O'CONNELL, J., "No-Fault Liability by Contract for Doctors, Manufacturers, Retailers and Others", in Ins. L.J., 1975, 531-545.

O'CONNELL, J., "An Elective No-Fault Liability Statute", in Ins. L.J., 1975, 261-293.

OPPENHEIMER, R., "Insured to Kill : The Influence of Insurance on Accident Frequency", in Ins. L.J., 1953, 14-18.

"The Plan's Architect Speaks. An Interview with Massachusetts Insurance Commissioner John Ryan", in Ind. Ag., 1972, 22-28.

Pour une réforme de l'assurance automobile, Gouvernement de Québec, Ministère des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières, Québec, 1977, 68 blz.

"A Proposal for a Better System, State of New York Insurance Department", in Col. L. Rev., 1971, 194-206.

Protection for the Traffic Victims. The Keeton-O'Connell Plan And Its Critics, Ann Arbor, Institute of Continuing Legal Education, 1967, 358 blz.

Public Attitudes towards Auto Insurance. A Report of the Survey Research Center Institute for Social Research of the University of Michigan to the Department of Transportation, D.O.T., Auto Insurance and Compensation Study, Washington, U.S. Government Printing Office, 1970, 266 blz.

QUINN, N.K. en F.W. ALLEN, "Analysis of the Illinois Plan : Provisions, Practice and Problems", in Ins. L.J., 1972, 7-20.

La réforme de l'assurance-automobile. Projet de loi sur le nouveau régime d'assurance automobile, Gouvernement de Québec, Ministère des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières, Québec, s.d., 53 blz.

Report of the American Bar Association Special Committee on Automobile Accident Reparations, Dallas, A.B.A., 1969, 11 blz.

Report of No Fault Study Committee. No Fault Auto Insurance Review, Boston, onuitg., 1975, 9 blz.

Report to the Royal Commission on Automobile Insurance and Related Matters, British Columbia, Victoria, Office of the Queen's Printer, 1967, 59 blz.

Report of Special Committee to Study and Evaluate the Keeton-O'Connell Basic Protection Plan and Automobile Accident Reparations, New York, American Insurance Association, 1968, 16 blz.

ROSENBERG, M., "The Non-Fault Automobile Insurance Movement in the United States", in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, Gakko, 1974, 201-209.

ROSS, L., "Bookreview : The Costs of Accidents. A Legal and Economic Analysis", in Harv. L. Rev., 1971, 1322-1328.

Royal Commission on Automobile Insurance. Report of the Commissioners. Province of British Columbia, Victoria, Queen's Printer, 1968, I + II, 828 blz.

RYAN, J.G., "Massachusetts Tries No-Fault", in A.B.A.J., 1971, 431-433.

RYAN, J.G., "The Plan's Architect Speaks", in Ind. Ag., 1972, 21-28.

RYAN, J.G., Facts About the 'No-Fault' Property Damage Plan, Boston, onuitg., 1975, 53 blz.

SANDS, C.D., "Constitutionality of Automobile Accident Compensation Reform by Federal Law", in Constitutional Problems in Automobile Accident Compensation Reform, Washington, D.O.T., Automobile Insurance and Compensation Study, 1970, 53-94.

The Saskatchewan Automobile Accident Insurance Act Explained, Regina, Saskatchewan Government Insurance Office, Office of the Queen's Printer, 1972, 52 blz.

SEMERAD, R.D., "The Automobile Accident Reparations Controversy. A Primer ofr Lawyers and Others", in Albany L. Rev., 1971, 460-488.

State No-Fault Automobile Insurance Experience (1971-1977), U.S. Department of Transportation, 1977, 114 blz.

STONE, F., "Tort Doctrine in Louisiana. The Concept of Fault", in Tul. L. Rev., 1952, 1-24.

"Les systèmes d'assurance 'no-fault' aux U.S.A.", in Ass. déf. Europe, 1974, 142-145.

TOFANY, V.L., "Introduction to the Motor Vehicle Symposium", in Albany L. Rev., 1971, 431-434.

TUNC, A. en S., Le droit des Etats-Unis d'Amérique. Sources et Techniques, Parijs, Dalloz, 1955, 527 blz.

TUNC, A., "Assurance et responsabilité civile. Un projet de réforme du système de l'assurance automobile", in R.D.P., 1966, 595-617.

- TUNC, A., "Le projet de loi sur les accidents de la circulation des professeurs Keeton et O'Connell, in Rev. int. dr. comp., 1968, 439-445.
- TUNC, A., "La réforme du droit des accidents de la circulation : le message du président Johnson, les projets du président Bedour et du professeur Street", in Rev. int. dr. comp., 1968, 513-530.
- TUNC, A., "Une vision moderne de l'assurance automobile : Le projet de l'American Insurance Association", in Dr. soc., 1969, 137-140.
- TUNC, A., "La réforme du droit des accidents de la circulation : le projet de l'American Insurance Institute", in Rev. int. dr. comp., 1969, 147-150.
- TUNC, A., "La réforme de l'assurance automobile : le projet de l'état de New York", in Dr. soc., 1970, 467-471.
- TUNC, A., "La réforme du droit des accidents de la circulation : l'étude du département des transports des Etats-Unis", in Rev. int. dr. comp., 1971, 436-448.
- TUNC, A., "La réforme du droit des accidents de la circulation aux Etats-Unis. La loi nouvelle de Delaware", in Rev. int. dr. comp., 1971, 452.
- TUNC, A., "L'indemnisation des dommages corporels accidentels. Les lois nord-américains et néo-zélandaise. Les commissions anglaise et irlandaise", in Rev. int. dr. comp., 1973, 680-686.
- TUNC, A., "La réforme de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Le projet du Québec", in Rev. int. dr. comp., 1974, 851-854.
- TUNC, A., "L'indemnisation des dommages corporels accidentels : les propositions du Professeur Jeffrey O'Connell", in Rev. int. dr. comp., 1975, 157-159.

VICKREY, W., "Automobile Accidents, Tort Law, Externalities and Insurance : An Economist's Critique", in Law Cont. Probl., 1968, 464-507.

WHITEMAN, D., "Automobile Insurance and Low Income Drivers", in The Library of Congress, Congressional Research Service, Washington D.C., 1977, 11 blz.

WIDISS, A., J. LITTLE, R. CLARK, T. JONES, No-Fault Automobile Insurance in Action : the experiences in Massachusetts, Florida, Delaware and Michigan, New York, Oceana Publications, Inc. Dobbs Ferry, 1977, 402 blz.

WIDISS, A. en R. BOVBJERG, "The Massachusetts Study", in No-Fault Automobile Insurance in Action : the experiences in Massachusetts, Florida, Delaware and Michigan, New York, Oceana Publications, Inc. Dobbs Ferry, 1977, 1-13.

WIDISS, A., "Accident Victims under No-Fault Automobile Insurance : a Massachusetts Survey", in Iowa L. Rev., 1975, 1-72; ook opgenomen in No-Fault Automobile Insurance in Action : the experiences in Massachusetts, Florida, Delaware and Michigan, New York, Oceana Publications, Inc. Dobbs Ferry, 1977, 15-86.

WIDISS, A., "Massachusetts No-Fault Automobile Insurance : Its Impact on the Legal Profession", in Bost. Un. L. Rev., 1976, 323-355; ook opgenomen in No-Fault Automobile Insurance in Action : the experiences in Massachusetts, Florida, Delaware and Michigan, New York, Oceana Publications, Inc. Dobbs Ferry, 1977, 87-126.

WIDISS, A., "A Survey of the No-Fault Personal Injury Claims Experience in Massachusetts", in No-Fault Automobile Insurance in Action : the experiences in Massachusetts, Florida, Delaware and Michigan, New York, Oceana Publications, Inc. Dobbs Ferry, 1977, 173-246.

WILLIAMS, C. jr., "Will No-Fault Insurance Cost More or Less ?", in Cath. Un. L. Rev., 1972; opgenomen in Tort Law, No Fault and Beyond (o.l.v. J. O'Connell en R.C. Henderson), New York, Matthew Bender, 1975, 471-487.

"Will 'No-Fault' bring cheaper, better Auto-Insurance ?" in Chang. Times, 1972, 15-18.

YOUNG, W., "Symposium Introduction", in Col. L. Rev., 1971, 189-193.

Andere Staten

APONTE, J. en H. DENENBERG, "The Automobile Problem in Puerto Rico : Dimensions and Proposed Solutions", in Ins. L.J., 1968, 884-893.

BOSONNET, G., Haftpflucht- oder Unfallversicherung ? Ersatz der Haftpflucht des Motorfahrzeughalters durch eine generelle Unfallversicherung der Verkehrsoffer, Zürich, Verl. Schulthess, 1965, 102 blz.

CASALS COLLEDECARRERA, M., "La responsabilité civile et pénale en matière d'accidents de la circulation", in Annales de l'Université des Sciences Sociales de Toulouse, Toulouse, Editions de l'Université, 1971, XIX, fasc. 1 en 2, 83-108.

COMPORTI, M., "La responsabilité civile en Italie", in Rev. int. dr. comp., 1967, 827-860.

DUPEYROUX, J., Ontwikkeling en tendenties van de stelsels van sociale zekerheid der lidstaten van de Europese Gemeenschappen en Groot Brittanië, Luxemburg, E.G.K.S., 1966, 188 blz.

ENGLARD, I., "Reform of the Automobile Accident Compensation System", in Isr. L. Rev., 1974, 234-273.

ENGLARD, I., artikel zonder titel in Aktuele problemen van verzekeringsrecht, Gent, Gakko, 1974, 160-172.

EORSI, G., "L'adaption de la responsabilité civile aux exigences de la vie moderne", in Rev. dr. cont., 1963, 9-23.

GOTTSCHALK, R., "The Development of the Law of Torts in Israel", in Mod. L. Rev., 1961, 345-354.

HENNEQUIN, D., La loi espagnole sur l'usage et la circulation des véhicules à moteur, proefschrift, Parijs, onuitg., s.d., 305 blz.

Interim Report on Motor Insurance, Committee of Inquiry into the Insurance Industry, Dublin, Stationery Office, 1972, 159 blz.

JAUFFRET, C., "La loi espagnole du 24 dec. 1962 sur l'utilisation et la circulation des véhicules à moteur", in Rev. int. dr. comp., 1966, 703-708.

KOZIOL, H., "Ersatz der Haftpflicht bei Verkehrsunfällen durch Unfallversicherung", in ZfRV, 1970, 16-26.

LACOUR, Cl., "Les droits du passager victime d'un accident de circulation en Suisse", in Ass. déf. Eur., 1973, 106-107.

NAGY, L., "La responsabilité en matière d'accidents du travail dans la jurisprudence hongroise", in Rev. dr. cont., 1963, 88-100.

OFTINGER, K., Schweizerisches Haftpflichtrecht, Zürich, Polygrafischer Verl., 1962, II, 2, 964 blz.

OFTINGER, K., "L'évolution de la responsabilité civile et de son assurance dans la législation suisse la plus récente", in Mélanges offerts à René Savatier, Parijs, Dalloz, 1965, 723-738.

"Report on Questions of Traffic and Work Accidents by the Inter-Ministerial Committee", in Isr. L. Rev., 1966, 636-661.

Revolution der Technik. Evolutionen des Rechts. Festgabe zum 60. Geburtstag von Karl Oftinger, Zürich, Schultess & Co AG, 1969, 351 blz.

SASSOON, D., Road Accident Insurance. A Critical Review of the Existing Law and Proposals for its Amendments, Jeruzalem, Hebrew Un. Press, 1962, 144 blz.

"Der Schutz des Verkehrsofers in der Volksrepublik Polen" in VW, 1967, 336-337.

SZPUNAR, A., "L'indemnisation des victimes des accidents de la route en droit polonais", in Rev. int. dr. comp., 1976, 61-72.

TUNC, A., "La réforme du droit des accidents de la circulation : l'ordonnance algérienne du 30 janvier 1974", in Rev. int. dr. comp., 1974, 345.

WARKALO, W., The Polish System of Insurance Compensation of Road Traffic Accidents, Gent, onuitg., coll. A.I.D.A., 1976, 10 blz.

YADIN, U., "Outline of an Automobile Compensation Plan for Israel, in Am. J. Comp. L., 1964, 276-291.

YADIN, U., "La nouvelle loi israélienne sur l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation", in Rev. int. dr. comp., 1976, 475-486.